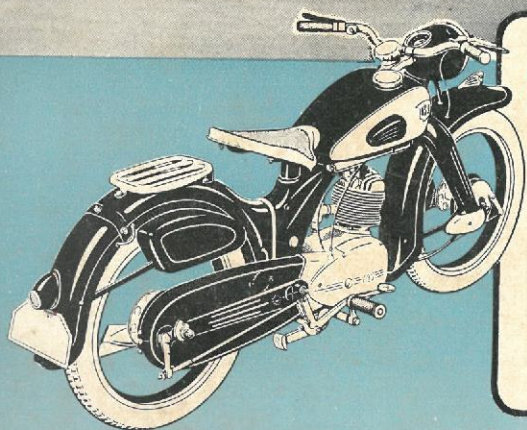
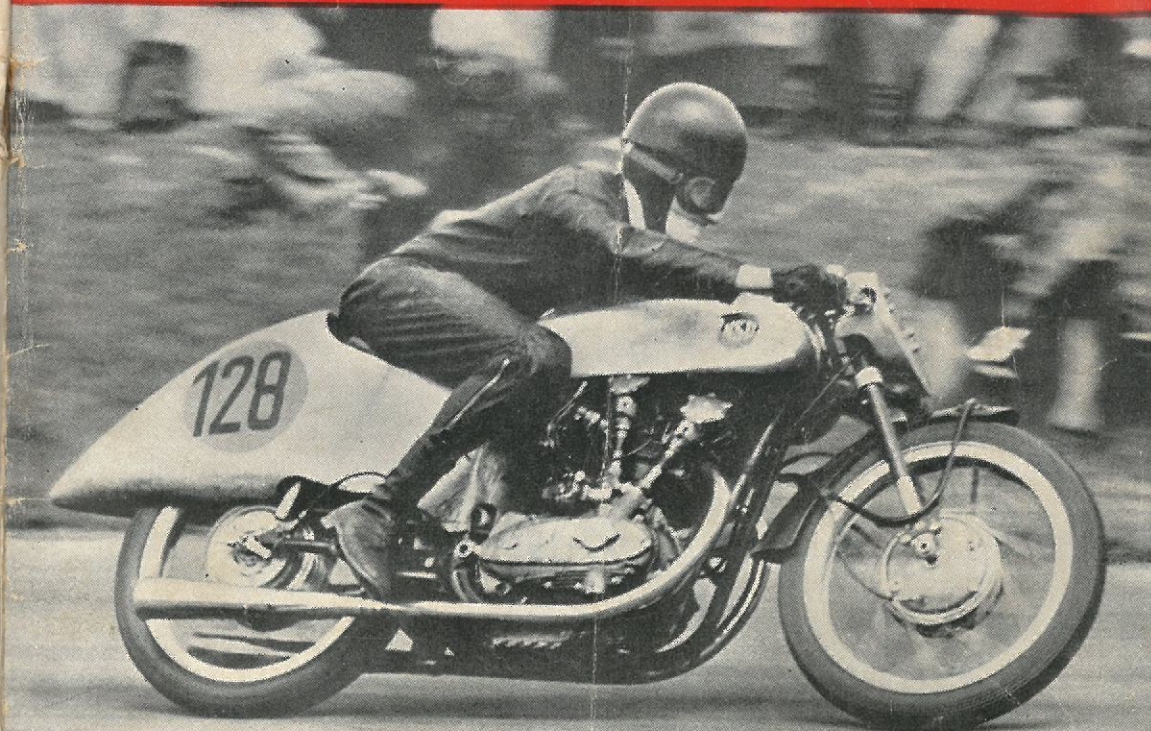


# SKANDINAVISK MOTOR

*Journal*

MOTORCYKEL- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT



**NSU**

*Lux*

Når NSU LUX er Europas mest populære motorcykle, skyldes det først og fremmest den epokegørende nye konstruktion, der er langt forud for sin tid. Med centralrøsramme, svinggaffelaffjedring af begge hjul, indkapslet bagkæde og en usædvanlig smidig to-takt motor på 8,6 hk er Lux uden konkurrence. NSU er verdens største motorcyklefabrik og kan derfor ofre mere på eksperimentarbejde end nogen anden fabrik. Derfor er NSU ensbetydende med den mest fremragende kvalitet og holdbarhed. Hver model er et vidunder i driftøkonomi.

Pris kr. 2700,- excl. omsætn. kr. 3540,- incl. omsætn.





## ET SPECIELT PROBLEM

I en totakt motor kommer olien i direkte berøring med tændrørs-elektroderne. Stor oliemængde vil derfor hurtigt give tilsodede tændrør. MOBIL OIL BB TO-TAKT blandes i forholdet 1:30 og selv efter mange tusinde kilometers kørsel viser tændrøret ikke tegn på tilsodning.

Stempelringene er totaktersens ømme punkt, fordi sod og kul bevirker, at ringene hurtigt kommer til at sidde fast i rillerne. Dette kan tildels undgås ved at bruge tynd olie i ringe mængde, men en sparsom oliemængde af en tynd kvalitet ville hurtigt ødelægge lejerne.

MOBIL OIL BB TO-TAKT er en olie, der med sine fantastiske smøreegenskaber kan blandes i et magert blandingsforhold og samtidig holde kulaflejringerne borte fra stempelringene. Ikke desto mindre yder denne olie den bedste beskyttelse af lejerne, fordi BB TO-TAKT har en særlig evne til at danne en kraftig oliefilm.



- LØST AF  
SPECIALISTER

# Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY

SPECIALISTER I KORREKT SMØRING





# DKW

250 cc

## Førende i Konstruktion

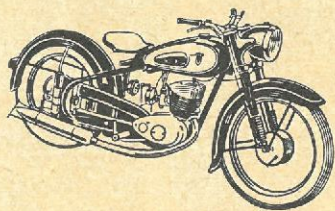
DKW giver Dem dobbelt  
Værdi for Købstilladelsen!

RT 250 betyder Opfyldelsen  
af enhver Motorcyclekørers  
Ønske – fuldstændig ny 1952  
Konstruktion.

Fremtidens Maskine,

**Kr. 2.850**

excl.  
Afg.



**KUN 3**

*bevægelige Dele . . .*



Svinghjul,  
Plejlstang  
og  
Stempel.

**Hurtig Levering**

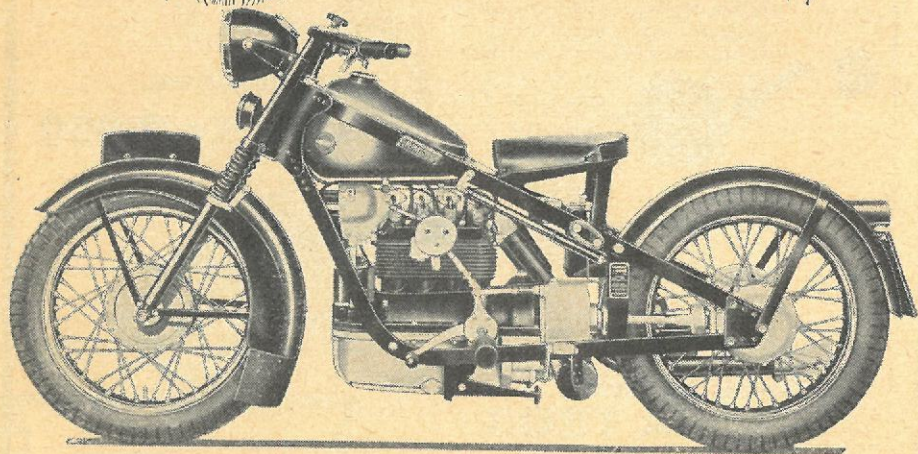
*Forhandlere overalt i Danmark*

Generalrepræsentant: Bohnstedt-Petersen A/S, København Ø.





SE VERDEN FRA EN NIMBUS



# NIMBUS

DANMARKS MOTORCYKLE

*Aut. Forhandlere over hele Landet*

A/S FISKER & NIELSEN . KØBENHAVN F . TELF. FASAN 5301

---



# SKANDINAVISK MOTOR Journal

6. ÅRG.

15. JUNI 1952

NR. 6

## SKATTEBORGERNE BETALER — !

Redaktion og  
ekspedition:  
LI, Kongensgade 43,  
Kbhvn. K.  
Tlf. Palæ 8293  
Postgiro 68833

Ansvarhavende  
redaktør:  
Mogens Damkier

Forretningsfører:  
Holger Nielsen

Årsabonnement kr. 15,00  
Løssalgspris kr. 1,50

Norsk afdeling  
Postboks 2817 - Oslo K.  
Afdelingsleder:  
Bjørn Mathisen

Eftertryk af bladets  
artikler og gengivelse  
af illustrationer må  
ikke finde sted uden  
tilladelse

★

Skatteborgerne beta- ler .....	275
Le Mans .....	278
Koblinger og koblin- ger er mange for- skellige ting .....	286
Schweiz Grand Prix. 294	
Europa rekognosce- ring .....	298
Elektroteknik .....	309
Saxtorp moto-cross ..	311
Nyt racer-materiel ...	321
Fra Bane og Vej .....	322
Isle of Man T. T. ...	334
Løbskalender .....	336

Det motorkørende pu-  
blikum i Danmark pålæg-  
ges som bekendt uhyrlige  
økonomiske belastninger,  
først og fremmest ved at  
skulle trække rundt med  
en urentabel, forældet  
vognpark, dernæst med en  
omsætningsafgift på nye  
køretøjer, der fordyrer en  
bil eller motorecykle med  
ca. 30 pct., og endelig med  
en vejsskat, der slet ikke  
står i forhold til de dan-  
ske vejes anlæggelses- og  
vedligeholdelsesudgifter.

Selv om sidstnævnte skat  
gav et millionoverskud,  
således at de motorkøren-  
de ikke alene selv betalte  
de danske veje, men til-  
lige betalte en »tvungen  
opsparing« i vejfonden,  
besluttede dette lands vise  
fædre ikke desto mindre  
at fordoble skatten på mo-  
torkøretøjer, hvilken be-  
slutning blev ophøjet til  
lov sidste år. Loven kom  
efter de ordinære skatte-  
billetters trykning og ud-  
sendelse, og de motorkør-  
rende modtog derfor en

lille efterregning. For  
mange nyindregistrerede  
køretøjer var beløbet me-  
get beskedent, og for en  
del knallertkørere var be-  
løbet endda kun 60 øre.  
Det blev overalt stærkt  
kritiseret, at man satte et  
stort administrationsap-  
parat igang og påtog sig  
omkostninger for at ind-  
drive disse ringe beløb, ef-  
tersom det kun kunne give  
underskud for staten.

Skattevæsenet har imid-  
lertid forfulgt successen. I  
år har vi først fået en  
skattebillet på den ordi-  
nære skat, og en måneds-  
tid senere fik vi endnu en  
skattebillet på nøjagtig det  
samme beløb, blot var  
denne forsynet med over-  
skriften: *Tillæg til Mo-  
torafgift*. Trykningen af  
disse blanketter kan gan-  
ske vist kun dreje sig om  
en halv snes tusinde kro-  
ner, og administrationen  
må vel ligge et sted mel-  
lem 25.000 og 50.000, me-  
dens portoen er 25.000  
kroner. Det er således i la-



veste fald kun 60.000 kroner, man ganske uden grund har smidt ud i luften. Tænk hvad man kunne have fået for de penge. Man kunne have købt handelsminister Krag en lille livrente, eller man kunne have stiftet et fond til gavn og glæde for pensionerede rigsdagsmænd, der ikke kan få pensionen til at slå til. Man kunne også have fået en buste af finansministeren opstillet i varedirektoratet. Pengene kunne have været brugt til mange fornuf-tige formål, sørgeligt at de er blevet smidt ud af vin-duet til ingen nytte.

Det var imidlertid kun den ene side af sagen. Men nu er der ikke mindre end 250.000 mennesker, der skal en ekstra gang på rodekontoet eller posthuset. Er vi beskedne og sætter denne ekspedition til 20 minutter pr. motor-skatteborger, så er det 83.333 timer, man til ingen nytte har frarøvet det motorkørende publikum. De kan selv omsætte det i penge, hvis De gider.

Vi har spurgt skattedirektør Korst om årsagen til denne fremgangsmåde. Direktøren oplyser, at loven ikke blev forlænget rettidigt, hvilket rent praktisk vil sige, at man var nødt til at trykke de ordinære skattebillerter, inden man vidste, om der skulle opkræves ordinær eller dobbelt vægtgift.

Vi er imponeret over den dygtighed, hvormed dette land administreres.

### Udskiftningsmotorer

Der bliver nu givet valuta til import af hele mo-

torcyklemotorer, idet der er givet endnu en lille lempelse i restriktionerne. Motorcyklisterne kan nu få tilladelse til at købe en ny motor til deres maskine, hvis en motorsagkyndig finder den gamle motor kassabel.

Det er i grunden mærkeligt, at man skelner så kraftigt mellem biler og motorcykler i hele fordelingsordningen. Hvorfor kan man ikke få en gammel motorcykle kasseret på samme måde som en gammel vogn? Hvorfor udstedes der ikke indkøbstilladelser til motorcyklister, der får deres maskine kasseret, og hvorfor bliver disse gamle maskiner ikke solgt på statens auktioner? Sikkert fordi staten ikke ville tjene nævneværdige summer på dette arrangement. Nu kan man altså få en ny motor, men er en motor da alt?

### SMJ — 5 år

Med dette nummer kan SMJ fejre sit første lille jubilæum, idet det første nummer udkom for 5 år siden, den 15. juni 1947. Der var den gang pessimister nok, der spåede os en snarlig død, »fordi et motorblad aldrig kunne gå i Danmark«.

Vi har været glade for at kunne bevise det modsatte, og på dette vort første lille jubilæum kan vi kun glæde os over fremgang over det hele. Vi har ikke alene fået et godt fodfæste her i landet, men får tillige stadig større udbredelse i Norge og Sverige.

Skal vi ved denne lejlighed fremføre nogle ønsker, må disse blive, at bil- og motorcykleimporten snart må blive frigivet, samt at papirpriserne vil komme ned på et normalt niveau, således at vi kan sætte prisen på bladet ned.

### Styrthjelme

Propagandachef Duurloo holdt for nogen tid siden et radioforedrag, i hvilket han slog til lyd for, at motorcyklisterne benyttede styrthjelme. — Denne lille uskyldige bemærkning affødte en strøm af breve til propagandachefen. Motorcyklister fra alle dele af landet forklarede, at der ikke var noget, de hellere ville end at køre med styrthjelm, men man kan bare ingen styrthjelm købe — der gives ikke valuta til »den slags«.

Vi har tidligere gjort opmærksom på det forkastelige i dette forhold, og vi håber, at man snart kommer på andre tanker i varedirektoratet. I Belgien er styrthjelm lovbefalet for motorcyklister, og i Frankrig benytter næsten alle motorcyklister og knallertkørere styrthjelm. I begge lande kan man nu konstatere, at motorcykleulykker ikke får så katastrofale følger, som det tidligere har været tilfældet. Det vil måske være for kategorisk at gøre brugen af styrthjelm lovbefalet, men det mindste, man kan gøre, er at give de motorcyklister, der ønsker at bruge styrthjelm, mulighed for at købe en sådan.



# Sommervarmen får aldrig bugt med den kolde tæring

**K**old tæring i en motor har ikke noget med vejrets temperatur at gøre. Selv i Saharaørkenens glødende solbæde er motoren udsat for kold tæring. Kold tæring er nemlig en kemisk foreteelse, der opstår ved, at de skoldhede dampe fra benzinförbrændingen afkøles mod de koldere cylindervægge og fortættes til vand og syrer, der angriber metallet. Selve syredannelsen, der foregår de første 10-15 minutter efter hver start, kan ikke undgås, og videnskaben har derfor sat alt ind på at skabe den sikreste beskyttelse for metallet, og det er nu endelig lykkedes - med Shell X-100 Motor Oil.

**Kold tæring har ingen chance over for Shell X-100 Motor Oil!**

Man har alle dage været klar over, at oliens fornemste opgave var at beskytte metallet mod slid, men først med Shell X-100 er det lykkedes at skabe en olie, hvis vedhængsevne er så hårdnakket, at den ikke blot yder fuld beskyttelse mod friktionsliddet, men også mod den kolde tæring, der slider næsten ti gange så stærkt på motoren som friktionen. Derfor bør De omgående sikre Deres motor med denne fremragende, nye specialolie - få den gamle olie tappet af endnu i dag, få motoren skyllet ren og få påfyldt Shell X-100 - det er en ringe udgift i forhold til, hvad det vil spare Dem af dyre reparationer.

## Særlige fordele ved sommer- og langvejskørsel!

Når olie af høj temperatur under luftens påvirkning piskes rundt i motoren - i sommervarmen og under den hårde langvejskørsel - udsættes den for iltning og kan blive træg. Shell X-100 er særlig iltningbestandig, bliver aldrig træg, men cirkulerer frit og rensende gennem oliekanalerne. Komprimeringen bliver fuldstændig, cylindersliddet minimalt, benzin- og olieforbruget nedsættes. Shell X-100 forlænger motorens levetid og reducerer Deres driftsomkostninger.



**SHELL**  
**X-100**  
**MOTOR OIL**

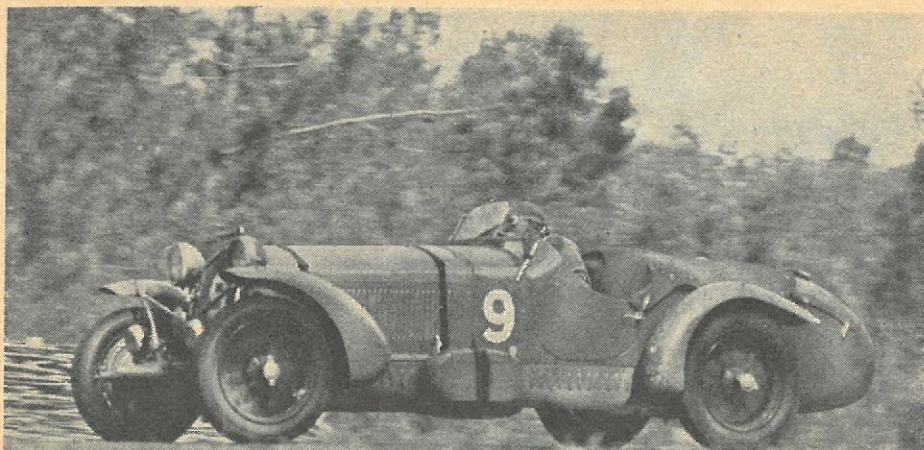
◀ BESKYTTENDE ◀ STABIL ◀ SELVRENSENDE

### Fineste service

#### for Dem og Deres vogn

Enhver Shell forhandler ordner olieeftningen til Shell X-100 Motor Oil. Der er en station på Deres daglige rute. Kør ind her og glæd Dem over den gode service, De får, også når det gælder vask og smøring.





LE MANS -

24 timer uden skænsel

## af Collecteur

Når talen falder på de høje hastigheder, moderne væddeløbsvogne kan opnå, er der gerne en eller anden, der — med en vis ret — lader en bemærkning falde om, »at det er selvfølgelig meget imponerende, men er det egentlig ikke af større interesse for almindelige bilister at se, hvad en standardvogn kan præstere?« Til denne indvending er der kun eet at svare, foruden en mere almindelig henvisning til væddeløbsvognenes store betydning for det tekniske fremskridt, og det er de to ord: *Le Mans*, eller — hvis man vil gøre det tydeligere: 24 timers sportsvognsløbet på landevejsbanen ved le Mans.

Ideen til dette storslåede løb kom fra den berømmelige franske automobilingeniør, -skribent og -kritiker *Charles Faroux*, en af de mest indsigtserige automobilkendere i en menneskealder. I årene efter den første verdenskrig stillede Faroux nemlig sig selv nøjagtigt det samme spørgsmål som den før citerede bemærk-

ning: »Hvad kan en standardvogn præstere?« Faroux havde navnlig og med god grund det elektriske system på datidens biler i tankerne, og derfor overvejede han mulighederne for at køre et løb om natten. Det blev dog ved ideen, indtil han under automobilsalonen i Paris i oktober 1922 tilbragte en aften sammen med *Emile Coquelle*, der var direktør for *Rudge-Whitworth's* franske afdeling, og *Georges Durand*, generalsekretær i *Automobile Club de l'Ouest*, der har til huse i byen le Mans. Samtalen drejede sig om noget så utroligt som automobiler, og da Faroux rykkede ud med sin idé om et natløb, sagde Durand straks de forløsende ord: »Hvorfor ikke 24 timer?« Med en bred håndbevægelse fejede han alle praktiske betænkeligheder til side, lod hele sit organisatoriske talent spille, og da de tre venner skiltes ud på natten, var løbet allerede i store træk lagt til rette. Faroux skulle skrive reglementet, Durand tilrettelægge organisationen og Coquelle sørge for pokalerne til sejrherrene.

Reglementet blev offentliggjort den 7. februar 1923 og vakte nogen bestyrtelse i sportskredse, da hovedbestemmelserne gik ud på følgende:



1) Vognene skulle i eet og alt stemme med fabrikens katalog.

2) Vognene skulle være udstyret med normale karosserier, d. v. s. med skærme, trinbræt, parkeringslygter, almindelige lygter, kalesche, horn, bakspejl, lydpolte, selvstarter m. v..

3) Alle reparationer under løbet skulle udføres med værktøj og reservedele, der var med i vognen fra starten.

4) Vogne under 1100 ccm skulle have mindst to pladser, større biler mindst fire, og de skulle i begge tilfælde medføre ballast svarende til fuld besætning foruden føreren.

5) To førere kunne afløse hinanden i de 24 timer, løbet varede.

Desuden var der mange og indviklede regler om minimumsdistance mellem påfyldning af benzin, olie og vand, minimumshastighed, benzinkvalitet etc., og løbet kørtes i virkeligheden som to løb på samme tid: et om den årlige pokal for den længste distance, tilbagelagt på de 24 timer, og et kvalifikationsløb til næste års Rudge-pokal, der var udsat som præmie for to løb efter hinanden.

Bestemmelserne er med tiden blevet ændrede i flere enkeltheder, og der køres nu fire løb på een gang:

1) Det årlige distanceløb, som er det, man lægger mest mærke til.

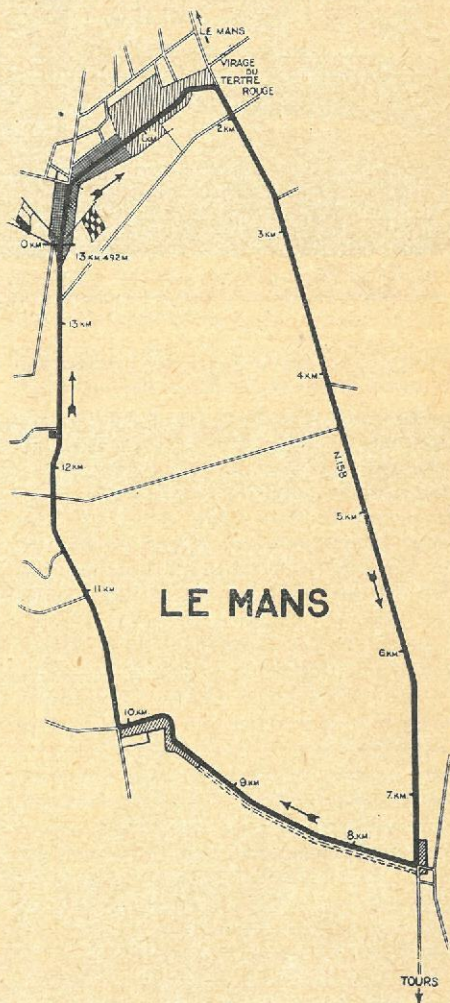
2) kvalifikationsløbet til to-årspokalen.

3) finalen om den forrige to-årspokal, og endelig

4) Indexløbet, som for teknikere er det mest interessante, men som man må følge på en regnestok. I korthed drejer det sig om, hvilken vogn der overskrider sin forudvurderede præstation med den største margin.

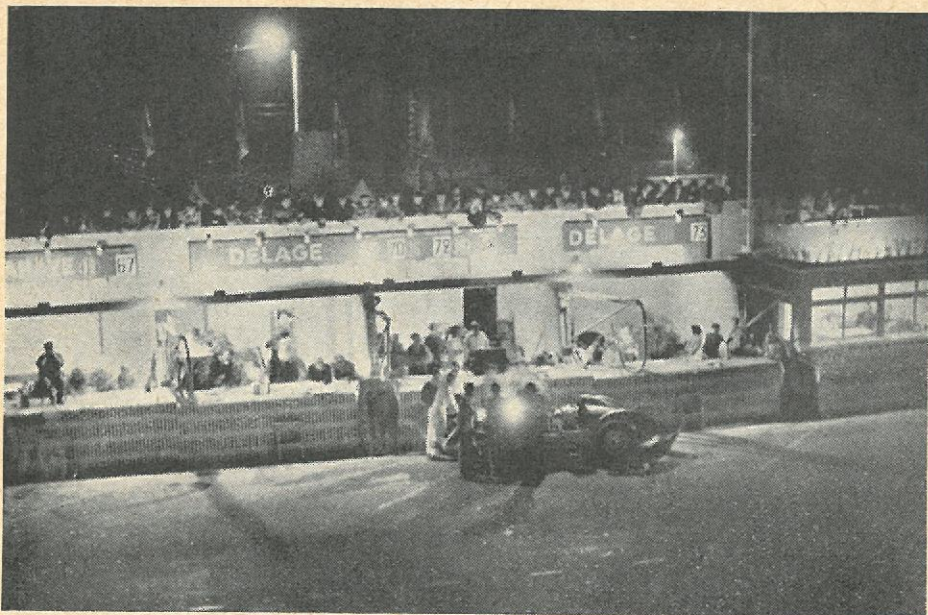
Organisationen af dette firedobbelte løb var et mesterværk fra første færd, og med årene er hele arrangementet blevet forbilledligt. Bevogtningstjenesten udføres af 500 betjente og gendarmere. 350 kasserere og medhjælpere står for billetsalget, 40 telefonister besørger den nødvendige forbindelsestjeneste med omverdenen (pressens magt!), og lægekorpset omfatter 2 overlæger, 18 læger, 30 sygeplejersker og 30 portører samt 10 ambulancer — de er dog i højere grad til stede af hensyn til det 100.000-tallige publikum end af hensyn til deltagerne. Føj så til denne personaleliste 60 spejdere, der gør ordon-

nanstjeneste, 100 depotofficials, 20 tidtagere, 50 omgangsberegnere og 50 »plombeurs«, der har til opgave at forsegle benzintanke, kølere og oliebeholdere, så det kan kontrolleres, at vognene kun får forsyninger med de tilladte mellemrum — mangen vogn er udgået på grund af denne bestemmelse, og en Bentley har passeret målstregen som vinder, men uden en dråbe vand i kølesystemet — og så mangler vi kun 110 officials, fordelt rundt på banen, samt 65 telefonister og



Ovenstående skitse viser den berømte bane ved Le Mans. Vanskeligheden ligger ikke alene i banens form, men tillige i at være 100 pct. årvågen under hele løbet. Det er farligt at blive for »godt kendt«.





Der er en egen stemning over løbet, når mørket falder på. Depotet kommer til at ligne en stor fortovsrestaurant, men det er årvågne stjerteres, der følger vognenes fart rundt på banen. Her ses et hurtigt pit-stop under nattens kørsel.

telegrafister, der betjener det interne ledningsnet (henved 80 kilometer ledning).

Listen er vist langt fra komplet, men man orker ikke mere — kort sagt, det kræver noget at sætte *Les 24 heures du Mans* i scene, og det kræver navnlig, at de mange officials ikke står med hænderne i lommerne og kigger på bilerne, for der skal bestilles noget, hvis det hele skal klappe og hver enkelt skal kende sine opgaver og kunne sit kram.

Banen, *Circuit Permanent de la Sarthe*, er en landevejs-trekant ved hovedstaden i Département de la Sarthe. I sin nuværende skikkelse måler den 13,492 km. Den var noget længere, da de første løb blev kørt, og den var også smallere den gang. Belægningen er blevet bedre i tidens løb, så resultaterne fra de forskellige år kan ikke direkte sammenlignes — men det er vist på tide at forlade de mange tørre facts og omstændelige forklaringer, og lad mig hellere præsentere banen, som den tager sig ud fra førersædet.

Når man holder på startlinien med den store hovedtribune på venstre hånd, hæver vejbanen sig svagt de første par hundrede meter — vognen accelererer op gennem de indirekte gear med fulde omdrej-

ninger, dukker under *Dunlop*-broen, der er formet som et autodæk i vældig overstørrelse, og så er man inde på et kort stykke lige vej, holder topgearet inde et øjeblik, bremses, skifter ned, balancerer vognen af med bremserne igen — gennem *S*-kurven, inden vognen lægges an til *Tertre Rouge* svinget, som helst skal forlades i næsthøjeste gear og med fuld acceleration, så den godt fire kilometer lange lige strækning forbi *Café de l'hippodrome* kan udnyttes fuldt ud. 130 km/t — 150 — 180 — 200 — 210 — 220 — 240 — omdrejningstællerens viser nærmer sig den røde og forbudte sektor på skalaen, landskabet flyder ud, bliver til farveindtryk i stedet for former, den brede, plane *Route Nationale* bliver smal og forbandet ujævn, larmen fra motoren, gearkassen og hele den ansprænde mekanik blander sig med de hvinende og buldrende lyde fra den forbistrømmende luft til et infernalsk crescendo — i een lang sugende bevægelse passerer den bløde kurve inden *Mulsanne*, en sidste spurt — så ned gennem gearene, tredje, bremse, andet, bremse — helt rolig og trække godt over i venstre side af vejen, nu ligger den fint — gennem *Mulsanne*, et

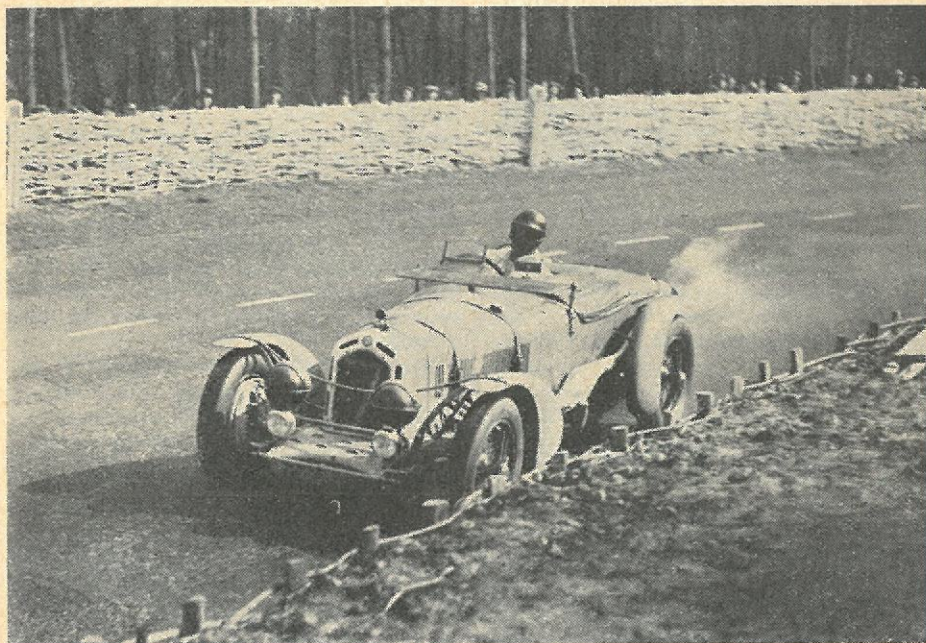


spidst, forbistret langsomt sving, så atter 3. gear, 4. gear, gennem tre højre-kurver i meget hurtig rækkefølge, og i den sidste må vognen være aldeles rigtigt placeret, hvis »Indianapolis«-svinget, der tidligere var belagt med mursten som den berømte speedway i U. S. A., skal klares med nogenlunde fart. Atter en hård acceleration, fulgt af en opbremsning, gennem den skarpe *Arnage-kurve*, og så påny op gennem gearene — to venstre sving — et lidt skarpere til højre — et kort stykke lige vej, så kommer S-svinget forbi det hvide hus, *Maison Blanche*, et af de lumskeste på hele banen, da det kan køres næsten i fuld fart, men lige netop ikke helt så hurtigt, som det ser ud til. Det har også været skueplads for nogle af de mest dramatiske ulykker i løbets historie. Når det er klaret, ligger der knapt to kilometer lige vej mellem køleren og mållinien — og derpå begynder det hele igen.

Måske lyder det ikke af så meget på tryk, og kører man ruten igennem som turist, er den heller ikke særligt opsigtsvækkende, men — og der er et stort men — under hele løbet er man omgivet af 59 andre vogne, hvis førere kun tæn-

ker på at passere, og der skal køres 24 timer i træk, eventuelt i regn og i hvert fald en trediedel af tiden i mørke. De samme manøvrer skal gentages med samme ufravigelige præcision hver eneste omgang, ustandseligt skal manden ved rattet være klar til at reagere rigtigt og lynhurtigt i hver en forudset eller uforudset situation, og ustandseligt skal han holde sit tempo omgang efter omgang, indtil han afløses og kan få sig et kort hvil, men sjældent søvn, mens partneren kører vognen rundt på præcis samme måde, til han afgiver rattet nogle timer senere.

Hvor hurtigt køres så de 13,492 km, en omgang måler? Det afhænger naturligvis af føreren og bilen, men med en veltunet *Renault 4 CV* (747 ccm) blev det sidste år gjort på 6 min. 55,6 sek., d. v. s. med knapt 117 km/t. Omgangsrekorden tilhører *Stirling Moss*, der med en *Jaguar 120 C* kørte banen igennem på 4 min. 46,8 sek., hvilket svarer til en hastighed af 169,4 km/t. Muligvis lader denne forskel på godt to minutter Dem ganske kold, da *Jaguar'en* med et slagvolumen af 3.441 ccm er mange gange større og



Der sker altid noget på Le Mans — og det sker ofte uventet. Her ses Raymond Sommer i en Alfa Romeo. To minutter senere stod vognen i flammer.



kraftigere end den lille Renault, men her til er at sige, at en vogn som Jaguars C-model, der vejer godt 900 kg, har ca. 210 hk til disposition og er gearet til 265 km/t i topgear, er noget af en håndfuld, og det kræver megen finesse at køre den virkeligt hurtigt. Enhver, der er tilstrækkeligt dumdristig, kan presse den op på topfarten på en lige strækning, men det er i svingene, det gælder om at kunne køre.

Foran mig ligger et komplet »omgangsregnskab« fra sidste års løb, og følger man den vindende Jaguars kørsel med *P. D. C. Walker* eller *Peter Whitehead* i førersædet, begynder man at forstå, hvor stor en sportspræstation det er at fuldføre — end sige vinde — dette løb. Fra regnet de runder, vognen standsede for at blive tanket og få skiftet hjul, varierer tiderne mellem 5 min. 50,9 sek. (138 km/t) og 4 min. 47 sek. (169 km/t), og runde efter runde blev kørt så regelret, at differencen kun måles i tiendedele af et sekund.

På 24 timer tilbagelagde de to engelske kørere med en model, som kørte sit første løb, 3.611,18 km — en distance som fra Helsingborg til Stockholm og tilbage igen tre gange — med et gennemsnit af 150,465 km/t. Med andre ord har langt de fleste runder været kørt på under 5½ minut. 268 gange blev vognen jaget banen rundt — prøv en gang at omsætte det i gearskiftninger, opbremsninger, reaktioner af den ene eller anden art, koncentreret nervøs anspændelse og regulært fysisk arbejde. Tænk på, hvad vognen må præstere, og på, hvad manden i dens førersæde må bruge af energi, så indser man, hvorfor le Mans løbet er blevet et af sportssæsonens højdepunkter. Den vogn, der vinder dette løb, kan fabrikanten uimodsagt betegne som årets hurtigste standardvogn. Derved bliver le Mans de forskellige landes vigtigste bilindustrielle udstillingsvindue, og megen prestige står på spil i det døgn, løbet varer.

På banen og i depoterne hersker alvor af den grund. Metodisk tilrettelægges taktiken i de mindste enkeltheder, og for de indviede udspilles dramaet af stopurens cirkulære visere, af en ubetydelig ændring i udblæsningstonen fra ens egen eller en af konkurrenternes vogne og af alle de mangfoldige småting, der undslip-

per de fleste tilskueres opmærksomhed. Køreeren skal sammen med vognen gøre selve arbejdet, men det sker under holdchefens suveræne ledelse. Den mand, der dirigerer et hold eller blot en enkelt vogn under le Mans, bærer et tungt ansvar. Som enchersker over kørere, mekanikere og tidtagere må han tage alle beslutninger og tage dem hurtigt. Chancer skal vurderes i et nu, og signaler skal gives, når vognen i et kort glimt farer forbi. En fejlbedømmelse kan ødelægge resultatet af alle de anstrengelser, der er udfoldet, og de summer, der er øfret. Men spiller en holdchef sit svære spil på rette vis, er løbet ofte vundet, længe inden afgørelsen falder på landevejen.

Selvom man ikke følger denne side af løbet, har *Les vingtquatre Heures* en enestående atmosfære, der tiltrækker et enormt publikum år efter år. Har man en gang set vognene komme jagende om natten, set lyskeglerne feje over træerne langs banen, forstår man hvorfor. Det er et besnærende, overvældende skuespil, som fængsler selv den, der er uden enhver interesse for bilvæddeløb. Og skulle bilerne ud på morgenstunden ikke længere kunne holde på opmærksomheden, er der banen rundt alle arter af barer, caféer, bufetter, dansestrader, og hvad ved jeg, til at holde publikum i ånde. De mest hårdføre og begejstrede bor i telt lige op til vejen, så de fra soveposen kan følge slagets gang, de mindre entusiastiske danser, drikker og kigger ind imellem på vognene samt stoler på den uophørlige strøm af oplysninger fra højttalerbatterierne; og de virkeligt drevne tilskuere sidder i grupper og holder metodisk regnskab med de forbipasserende biler time efter time for ikke at gå glip af noget.

Utalte episoder udgør le Mans' historie, spændende, uhyggelige, humoristiske, blodige eller muntre — alle hører de med. Nogle blev fortalt i januar-nummeret af SMJ i »Historien om Bentley«, det berømmelige engelske mærke, der sejrede fem gange, deraf de fire i træk. Andre kan berettes fra hvert eneste års løb, men næppe noget løb var mere forrygende end det i 1933, da den blændende franske kører *Raymond Sommer*, der kom af dage i 1950, og den italienske »maestro« *Tazio Nuvolari* sammen kørte en

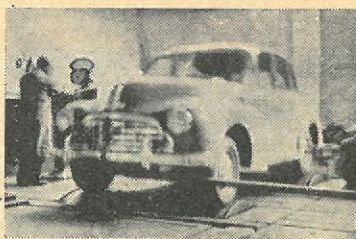


# En **MORRIS** *MINOR* er bygget til hårdt slid



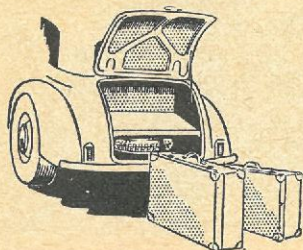
**De kommer igennem overalt  
med Deres MORRIS MINOR.**

De behøver aldrig at skåne Deres MORRIS MINOR. Den spinder sig uden anstrengelser op ad de stejleste bakker og stryger støt hen over alle ujævnheder. Hverken den hullede markvej, de tunge, sandede hjulspor eller den opblødte skovbund er nogen hindring. Syncromeshgear gør kørslen let. Det er en vogn, der rigelig både rummer og trækker sine fire voksne passagerer, bagagen ikke at forglemme. Og når den ugen igennem har tjent Dem i Deres daglige arbejde, er det den ideelle familievogn til søndagsturen eller ferierejsen. Men prøv nu først selv at sætte Dem bag rattet på en demonstrationstur. De behøver kun at ringe til den nærmeste forhandler. Han hjælper Dem også med at skaffe den nødvendige købstilladelse til en Morris.



**5 års slid på 50 timer.**

For at prøve vognens styrke og holdbarhed har modellen været anbragt på dette apparat, der ryster den op og ned på ujævne tramler — en prøve, der svarer til flere års hård kørsel.



# MORRIS



# MINOR

Morris Minor: 10.600 incl. oms.afg. ab fabr.  
Morris Oxford: 14.840 incl. oms.afg. ab fabr.

FORHANDLERE OG SERVICESTATIONER OVER HELE LANDET



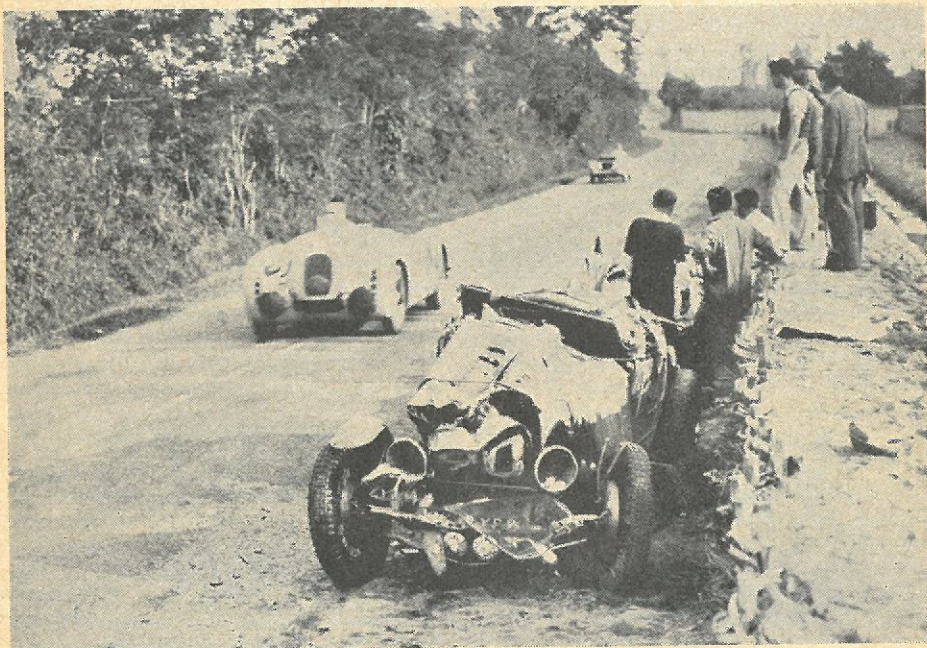
2,3 liters *Alfa Romeo*. Lige fra starten blev der kørt i veritabelt sprintertempo, og mellem de fem ens *Alfa*'er kæmpedes der på livet løs. To af dem faldt ret hurtigt fra, men takket være eminent kørsel lykkedes det Sommer og Nuvolari at holde deres gule vogn, No. 11, i spidsen. Afslutningen nærmede sig, og sejren syntes vis, da bremserne gradvist holdt op med at virke og slutteligt ganske indstillede virksomheden. *Luigi Chinetti* kom ubønhørligt nærmere med *Alfa Romeo* No. 8. Sekunder skilte de to vogne, og til sidst kun sekundbrøkdele, men da situationen var helt desperat, begyndte Nuvolari at køre, som kun han kunne. På trods af alle fysikens love tvang han sin bremseløse vogn banen rundt hurtigere end nogen sinde. Det er en gåde, hvordan han gjorde det, men »il maestro« havde sine egne metoder, der ikke lod sig kopiere, og vandt ved ren og skær viljekraft med et forspring på fire hundrede meter efter 24 timers kørsel.

Jo, le Mans er spændende og betagende som intet andet løb og af største

tekniske interesse. 24 timer uden pardon er en utroligt hård prøve for en bil, hvis mindste enkeltheder bliver hjerteskrærende brutalt mishandlet. Holder vognen, er den rigtig; holder den ikke, høster et andet mærke laurbærrerne, og det betyder noget i lande med færre restriktioner end her på hjertet, for man kan købe vogne magen til de deltagende, hvis man har penge nok.

Le Mans er sport, teknik og skuespil i eet grandios arrangement. Dets historie rummes i flere tykke bøger — den bedste på 468 foliosider — så De vil forstå, at denne artikel kun medtager uendelig lidt af de righoldige kapitler i løbets historie.

Den 14. juni lidt før kl. 16 holder vognene atter på le Mans banen i nummerorden på skrå med front mod vejens midte, og kørerne står overfor. Der er dødsstille. Så falder startflaget, kørerne sprinter over den brede vej, og man hører kun deres fodslag. De springer ind, starter motorerne og svinger ud — den store dyst er på ny i gang.



*De uoverskuelige sving, de store hastigheder og de mange vogne på banen forårsager ofte farlige situationer. I reglen går det godt, men til tider er de store ulykker uundgåelige. Her ses en stærkt medtaget vogn, i hvilken René Kippeurt blev dræbt i 1937.*



# VINDERLISTEN FOR LE MANS 1923-1951

	Kørere	Vognmærke	Distance	Hastighed
1923	Lagache/Léonard	Chenard-Walcker	2.209,5 km	92,06 km/t
1924	Duff/Clement	Bentley	2.077,3 »	86,55 »
1925	de Courcelles/Rossignol	Lorraine	2.233,9 »	93,08 »
1926	Bloch/Rossignol	Lorraine	2.552,4 »	106,35 »
1927	Benjafield/Davis	Bentley	2.369,8 »	98,74 »
1928	Barnato/Rubin	Bentley	2.669,6 »	111,21 »
1929	Barnato/Birkin	Bentley	2.843,8 »	118,49 »
1930	Barnato/Kidston	Bentley	2.930,6 »	122,11 »
1931	Earl Howe/Birkin	Alfa Romeo	3.017,6 »	125,73 »
1932	Sommer/Chinetti	Alfa Romeo	2.954,0 »	123,08 »
1933	Sommer/Nuvolari	Alfa Romeo	3.144,0 »	131,00 »
1934	Chinetti/Etancelin	Alfa Romeo	2.886,9 »	120,30 »
1935	Hindmarsh/Fontès	Lagonda	3.006,7 »	125,28 »
1936	Intet løb			
1937	Wimille/Benoist	Bugatti	3.287,9 »	136,99 »
1938	Chaboud/Trémoulet	Delahaye	3.180,9 »	132,53 »
1939	Wimille/Veyron	Bugatti	3.354,7 »	139,78 »
1949	Chinetti/Selsdon	Ferrari	3.178,2 »	132,42 »
1950	Rosier/Rosier jun.	Talbot	3.465,1 »	144,38 »
1951	Whitehead/Walker	Jaguar	3.611,1 »	150,46 »
1952	?	?	?	?

## Det er ikke en Modesag

naar flere og flere Motorcyklister  
kører paa AVON Dæk.

Erfaringen viser nemlig, at AVON til  
Sport, Turist- og Nyttekørsel, er paa-  
lideligt og giver tusinder af Kilome-  
ters sikker Kørsel.

ISLE OF MAN T.T.

Junior og Senior  
blev atter i Aar  
vundet paa AVON

# AVON

DET FØRENDE DÆK



# KOBLINGER og KOBLINGER

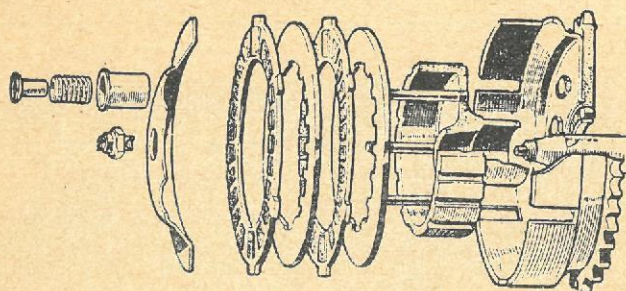
er mange forskellige ting

*Af Mekanikus*

**K**oblingen i en moderne motorecykle kræver ikke meget med hensyn til vedligeholdelse og justering og lever derfor et ubemærket, men alt andet end stille liv. Selv om man ikke skænker koblingen mange tanker i den daglige kørsel, må man alligevel undres over, at den kan holde til det, den i virkeligheden bliver budt. Tænk, hvor mange gange en motorecykle bliver startet, og tænk hvor mange gange koblingen bliver brugt i årenes løb, og tænk så endelig på den kraft, den skal overføre. Man må erindre, at der på langt de fleste motorecykler finder en nedgearing sted mellem motor og kobling, og det er

gerne i det store og hele kan deles op i fire typer, af hvilke de tre kan være vanskelige at skelne fra hinanden. Vi vil i det følgende gøre rede for disse forskellige typer, idet vi samtidig vil beskæftige os lidt med koblingsjusteringen.

I langt de fleste motorecykler finder vi en flerpladekobling, der består af to sæt plader med henholdsvis udvendig og indvendig fortanding passende til notgange i koblingshuset, der er i fast forbindelse med koblingskædehjulet, og til en fortanding på gearkasseakslen. Det ene sæt plader er altså låst til koblingshuset og roterer med dette (og altså også med motoren), medens det andet sæt roterer med



*På denne skitse ses tydeligt, hvordan koblingen er konstrueret. Pladerne har notfortanding passende skiftevis til det indvendige koblingsnav, der er monteret på gearkasseakslen, og det udvendige koblingshus, der er boltet til kædehjulet.*

derfor et temmelig voldsomt drejningsmoment, koblingen skal overføre, navnlig når man tager dens dimensioner i betragtning. Når koblingen så endelig svigter helt eller fungerer dårligt, er man tilbøjelig til at sige, at det er noget skidt, for derefter at give sig til at skille den ad og finde frem til en ubetydelig fejl, eller — måske hyppigere — slet ikke finde nogen fejl. I den sidste tid har vi til teknisk brevkasse fået en lang række forespørgsler om koblinger og koblingsjusteringer, hvor brevskriverne har fundet alt i orden, men alligevel kan de ikke få koblingen til at fungere tilfredsstillende. Grunden hertil må oftest søges i manglende forståelse af koblingens virkemåde, idet motorecyklekoblin-

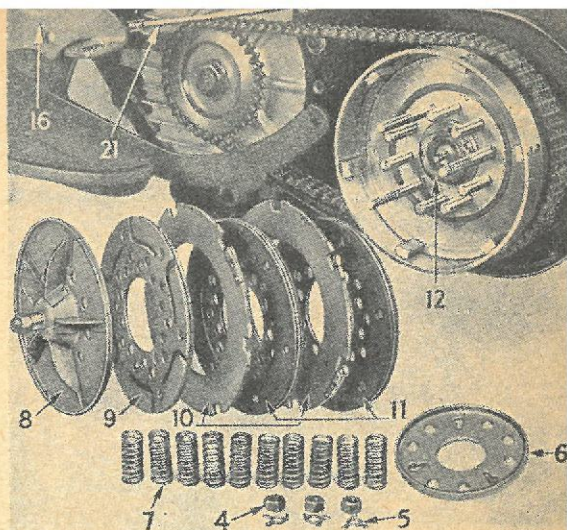
gearkasseakslen. De to sæt plader er blandet således, at pladerne ligger skiftevis, og for at overføre kraften fra motor til gearkasse, trykker man pladerne sammen ved hjælp af en række kraftige skruefjedre, der er monteret over en række bolte på koblingsnavet. Disse bolte er gevindskåret i de yderste ender, og en stopbolt spænder fjederen ind mod den yderste — i reglen skålformede — koblingsplade. Når koblingen er i hvilestilling, bliver pladerne ved hjælp af fjederene trykket sammen, og kraften overføres fra motor til gearkasse. Når man vil afbryde denne forbindelse mellem motor og gearkasse, må pladerne kunne glide i forhold til hinanden, og fjedertrykket må altså opheves. Dette gør man



ved hjælp af en stødstang, der gennem den hule gearkasscaksel kan bringes til at trykke den yderste koblingsplade tilbage. Fjederne bliver således trykket sammen og er ikke længere i stand til at udøve noget tryk på koblingspladerne. En vægtarm, der gennem et kabel er forbundet til et håndtag på styret, aktiverer stødstangen.

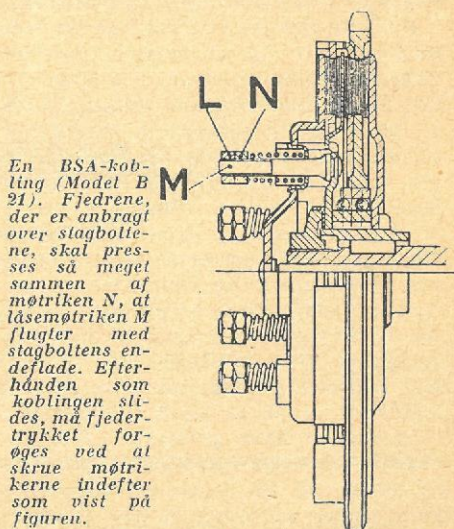
Disse elementære grundbegreber kender de fleste af vore læsere sikkert, men det er også nødvendigt for at kunne klare de forskellige koblingsproblemer.

Det ene sæt koblingsplader er belagt med en koblingsbelægning, hvis opgave det er at tilvejebringe den nødvendige friktion mellem pladerne, når disse bliver presset sammen. Denne koblingsbelægning kan bestå af korkpropper eller af et materiale, der er det samme som anvendes til bremsebelægning. Koblingsbelægningens art er bestemmende for koblingens type, idet korkpropperne aldrig må arbejde tørt, d. v. s. uden olie, medens der absolut ikke må komme olie til Ferodo-belægningen, som bremsebelægningen i reglen kaldes efter et af belægningsfabrikaterne. Der findes imidlertid forskellige belægningsmaterialer, der let lader sig forveksle med Ferodo, men disse belægninger skal arbejde i olie. Flerpladekoblingerne kan deles op i tre grupper, nemlig de tørre koblinger med Ferodo-belægning, de koblinger, der kræver en vis portion olie og endelig de koblinger, der skal arbejde i oliebad. Nu begynder der sikkert at gå en præs op for en del af vore læsere, og mange har allerede vage formodninger om, hvor de skal søge den skjulte fejl i deres kobling. Den førstnævnte type med Ferodo belægning finder vi blandt andet i forbindelse med de fleste Burman gearkasser, og et typisk eksempel er også Rudge modellerne. Man må erindre, at koblingen roterer i forkædekassen, og at forkæden smøres ved et oliebad, idet kædekassen indeholder en vis mængde olie. For at forhindre at kæden skal sprøjte olie ind i koblingen, er der på Rudge modellerne monteret et grydeformet dæksel uden på hele koblingen således, at denne er lukket inde i et roterende hus. Under dette dæksel ligger en olietæt pakning, og det er indlysende, at denne pakning bør udskiftes ved demontering af koblingen, li-



*I sledet for notforordning på Koblingsnavet er det ene sæt plader på Harley-Davidson monteret direkte på slagboltene 12, over hvilke koblingsfjederne også er anbragt.*

gesom man må undersøge, om dækslets anlægsflade er plan og uden buler eller ar. På Ariel, der er monteret med Burman gearkassen, finder vi en anden konstruktion på de nyere modeller. Her sidder koblingen i et separat hus i forkædekassen og er ved hjælp af en olietæt pakning adskilt fra den egentlige kædekasse. I modsætning til tidligere modeller anvendes der olie i de nye Burman gearkas-

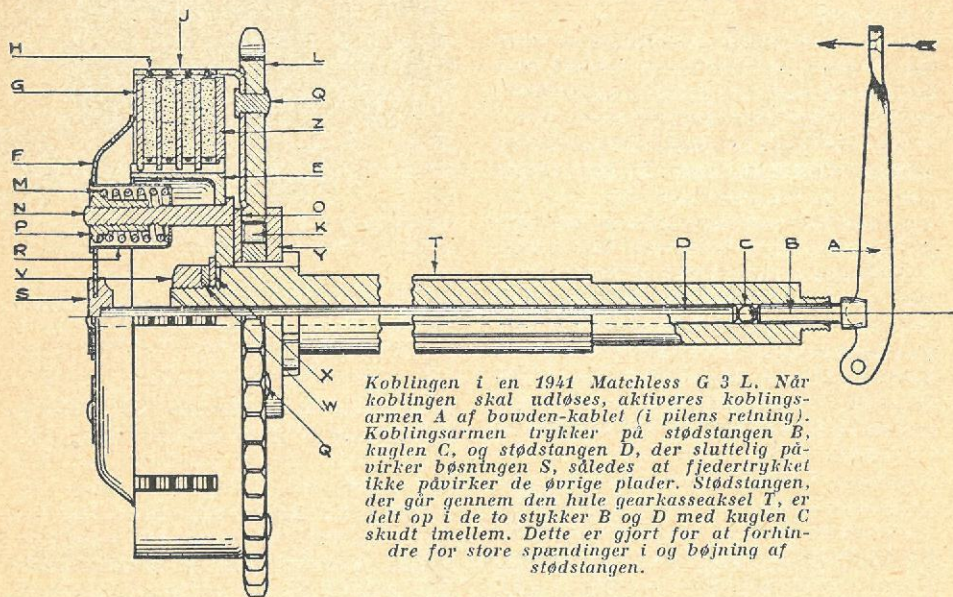


*En BSA-kobling (Model B 21). Fjederne, der er anbragt over slagboltene, skal presses så meget sammen af møtriken N, at låsemøtriken M slugter med slagboltens endeflade. Efterhånden som koblingen slides, må fjedertrykket forøges ved at skrue møtrikkerne ind efter som vist på figuren.*



ser, og selvom olien trænger ud ved gearkasseakslen, kommer den på Ariel modellerne kun til den egentlige kædekasse. På AJS og Matchless modellerne, der er forsynet med nøjagtig den samme gearkasse som Ariel modellerne, afskærmes koblingen ved hjælp af en lille stænkskærm.

ste forsigtighed, eftersom man nødig skulle brænde et helt hus ned, fordi man skal rense en kobling, og man må hellere foretage denne afbrænding flere gange med små mængder benzin end på een gang med megen benzin. For en sikkerheds skyld vil vi lige nævne, at man selvføl-



Koblingen i en 1941 Matchless G 3 L. Når koblingen skal udløses, aktiveres koblingsarmen A af bowden-kablet (i pilens retning). Koblingsarmen trykker på stødstangen B, kuglen C, og stødstangen D, der sluttelig påvirker bøsningen S, således at fjedertrykket ikke påvirker de øvrige plader. Stødstangen, der går gennem den hule gearkasseaksel T, er delt op i de to stykker B og D med kuglen C skudt imellem. Dette er gjort for at forhindre for store spændinger i og bøjning af stødstangen.

der fungerer fuldt tilfredsstillende, blot man ikke kommer for megen olie på forkædekassen. På BSA finder vi tørre koblinger på f. eks. Star Twin og model M20.

Hvis der trænger olie ind i en tør kobling, vil dette til at begynde med bewirke, at koblingen fedter, men efter kort tids forløb kan koblingen »hugge«, d. v. s. at ligegyldigt hvor forsigtigt man kobler til, vil koblingen pludselig tage med et ryk, hvilket navnlig kan være meget ubehageligt ved starten. Grunden hertil er, at der på grund af friktionen mellem koblingspladerne opstår en kraftig varme ved tilkoblingen, og denne varme omdanner olielaget til en harpiksagtig masse, der er alt andet end egnet til koblingsbelægning. Hvis koblingen har symptomer i denne retning, må man adskille koblingen og på et dertil velegnet sted — f. eks. en åben gårdsplads eller lignende — overhælde pladerne med benzin og stikke ild til. Dette må naturligvis gøres under udvisning af den allerstør-

gelig aldrig må hælde benzin på, medens der er ild i pladerne. Ved denne afbrænding omdannes det begægtige lag til kul, der kan børstes væk med en stålborste. En meget vigtig regel er, at man aldrig må tage på koblingen med fedtede fingre under monteringen. Ved denne reparation gælder det, som for de fleste andre reparationer, at man må betragte virkning og årsag under eet. Det er ikke nok, at man udbedrer selve skaden i koblingen, man må også finde årsagen til denne skade, d. v. s. man må undersøge, hvor olien er kommet fra. Skyldes fejlen utætte pakninger, må disse naturligvis fornyes, og skyldes den, at man har været for rundhåndet med olien på kædekassen, må man i sin instruktionsbog se, eller hos forhandleren forhøre, hvor megen olie der skal hældes på kædekassen. På de ældste Burman gearkasser, der smøres med fedt, er det meget almindeligt, at man tilsætter lidt olie for at forhindre, at fedtet sætter sig som klumper på gearkassens væg-





*-det  
skridsikre  
dæk*

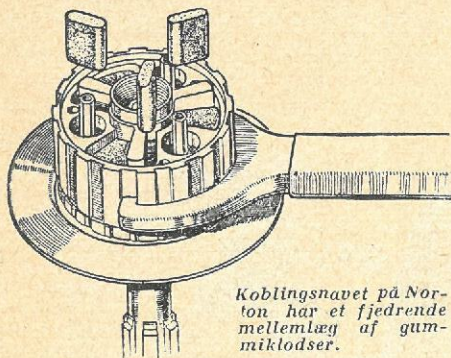
FAS OGSÅ MED  
HVIDE SIDER

*Englebert*





ge. Dette bevirker imidlertid, at olien kan trænge ud ved gearkasseakslen og komme ud til koblingen. Vi skal derfor nævne, at man til disse ældre Burman gearkasser nu kan få olietætte pakninger.

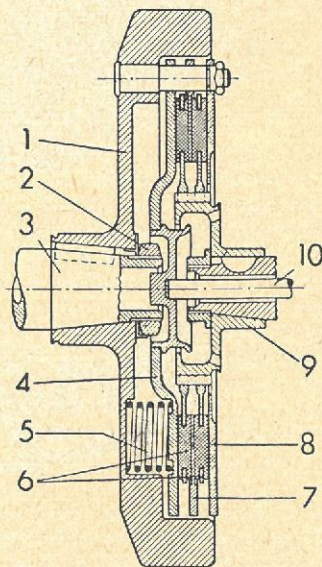


Koblingsnavet på Norton har et fjedrende mellemlæg af gummi-klodser.

Den anden koblingstype med korkbelægning skal have en vis mængde olie for at kunne fungere tilfredsstillende. Denne olie sprøjtes i reglen ind i koblingen af forkæden, og der er således ikke gjort noget for at afskærme koblingen, ligesom kædekasser med en sådan koblingskonstruktion i reglen skal forsynes med en rigeligere oliemængde. På nogle konstruktioner finder man en lille stænkplade anbragt på kædekassen over koblingen. Meningen med denne plade er, at olien fra kæden skal sprøjte op på pladen, og da pladen er betydelig bredere end kæden, vil en del af olien dryppe lige ned i koblingen. Mange motocyklister og mekanikere har ikke kunnet finde nogen mening med denne plade og har ganske simpelt klippet den af. Af ovenstående fremgår det, at man må være meget omhyggelig med at supplere olien op i kædekassen på en maskine, der har korkbelægning i koblingen. Selvfølgelig skal forkæden også have en vis mængde olie, men selvom kædekassen tømmes for olie, vil forkæden kunne fungere upåklageligt i lang tid med den oliemængde, der er blevet hængende på kæden. Koblingen vil derimod hurtigt blive ødelagt, fordi den tilbageblevne olie hurtigt vil blive ført væk. Hvis en kobling med korkbelægning kommer til at arbejde tørt, vil korkbelægningen hurtigt blive brændt af, og hele belægningen må fornyes.

Den tredje slags af flerpladekoblingerne

har en fiberbelægning, der som allerede nævnt er vanskelig at skelne fra Ferodo-belægningen, men også denne fiberbelægning skal have en vis mængde olie eller allerbedst — den skal arbejde i olie. En sådan belægning finder vi blandt andet på Puch modellerne, hvor hele koblingen arbejder i et oliebad, idet den olie, der hældes på gearkassen, samtidig flyder ud i forkædekassen, der udgør et hele med motor- og gearkasseblokken. Dette system finder vi på en lang række motorcykler, hvor motor og gearkasse er bygget ud i eet. På Jawa og C. Z. arbejder koblingen ligeledes i oliebad, men på disse modeller anvendes kork som koblingsbelægning. Der er altså intet i vejen for, at kork kan arbejde i oliebad, man må blot erindre, at kork ikke må arbejde tørt. Hvis koblingen arbejder i oliebad, er det meget vigtigt, at såvel oliemængde som oliens viskositet er den rigtige. Kommer man for svær olie på en sådan kobling, vil det være vanskeligt at få den til at udløse, og dette er ikke alene ubehageligt



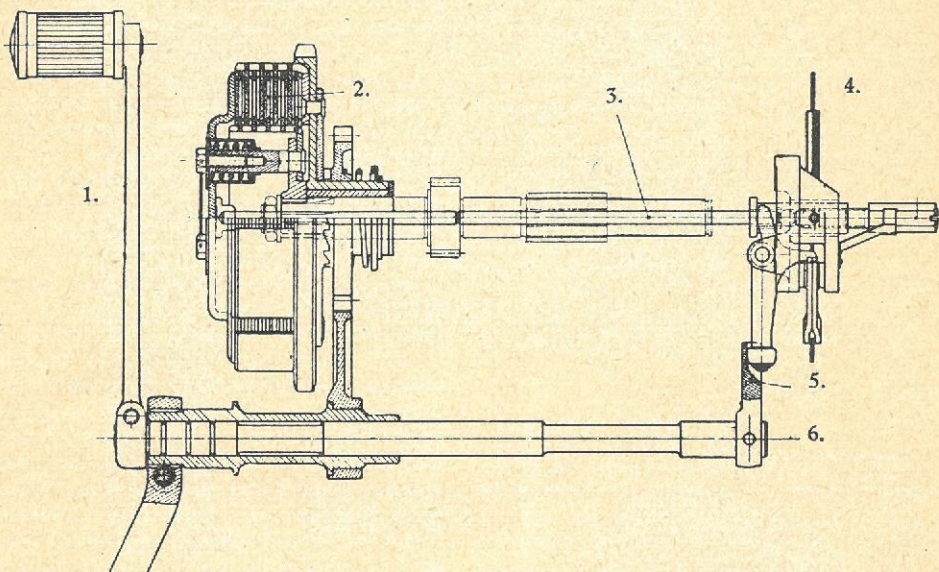
En særpræget konstruktion finder vi i BMW R. 12 (750 cm). Det er en tør to-pladet kobling med mellemlade. Svinghjulet 1 er boltet til kramtapakslen 3 ved hjælp af møtrikken 2. Den akstalt forskydelige trykplade 4 trykker ved hjælp af koblingsfjedrene 5 de to koblingsplader 6 og den faste plade 8. Pladen 8 er i fast forbindelse med gearkasseakslen 9 og koblingen udløses af stødstangen 10.



under starten, men det virker også ødelæggende på gearkassen under skiftnin-gen. Man må være omhyggelig med at tilpasse olien til årstiderne, d. v. s. at man må anvende en tyndere olie om vin-teren end om sommeren. Det må også anbefales en gang imellem at skylle en sådan kobling ud, hvilket vil sige, at man, når motoren er driftvarm, aftapper

og i realiteten er der således kun en enkelt plade — deraf navnet. På motor-cyklarne er udløsermekanismen den sam-me som ved flerpladekoblingerne, idet en stødstang går igennem den hule gear-kasseaksel og presser koblingspladerne tilbage.

Inden man påbegynder justeringen af en kobling — uanset hvilket princip



På Jawa finder vi denne halvautomatiske koblingsbetjening. Gearpedalen 1 er i vælger-akslens anden ende i forbindelse med den konisk formede arm 5, der aktiverer vippe-armen 5. Koblingens stødstang kan således aktiveres af såvel gearpedalen (samtidig med gearskiftningen) som koblingsgrebet på styret (ved start).

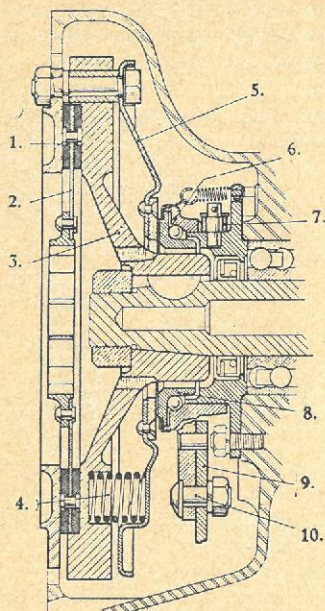
olien og påfylder solarolie, hvorefter man starter motoren, sætter maskinen på stativ og lader den køre i hurtig tom-gang i 4. gear. Det vil være gavnligt at skifte op og ned mellem gearerne et par gange. Derefter stopper man motoren, taper Solarolien af og påfylder frisk olie. Man vil i reglen ikke kende sin maskine igen efter en sådan rensning.

Den fjerde koblingstype er den såkaldte tørre enkeltplade kobling, som vi foruden på bilerne finder på Nimbus, BMW og Adler. Systemet i disse koblinger er, at der i stedet for en række plader af to forskellige typer kun findes to plader, der presses imod hinanden. Den ene plade er en glat stålplade — i praksis er det altid svinghjulet — medens den anden plade er belagt med koblingsbelægning,

denne er konstrueret efter — må man først sikre sig, at koblingen er mekanisk i orden, d. v. s. at pladernes notfortan-ding passer i de respektive notgange, at belægningen er frisk og god, og frem for alt, at den bærer jævnt overalt. Hvis man finder en del af koblingsbelægning-ten defekt, kan det ikke nytte at udskifte denne del, hvad enten det drejer sig om nogle få korkpropper eller et stykke fi-ber- eller Ferodobelægning — hele belæg-ningen må udskiftes. Det er ligeledes nødvendigt, at samtlige fjedre spænder lige meget, samt at alle fjedre bliver trykket lige meget sammen under mon-teringen. At fjedrene har den korrekte spændkraft, undersøger man på samme måde, som man undersøger et sæt ven-tilfjedre, nemlig ved at stille dem op

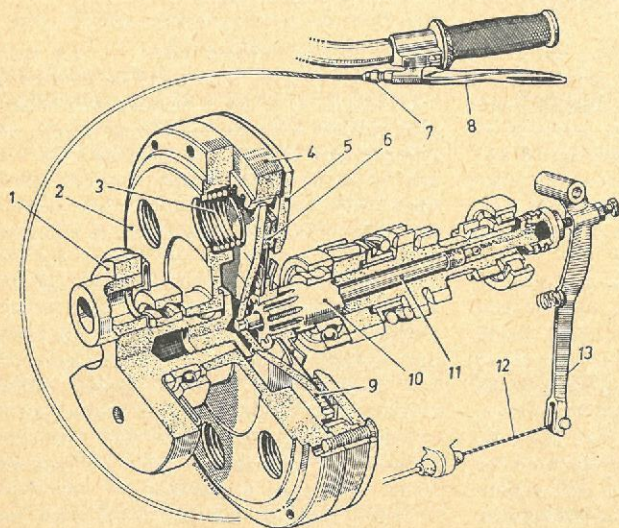


på et bord og se, om de er lige høje. Under monteringen sørger man blot for



Douglas er monteret med en tør enkeltplade-kobling af automobilkonstruktion. Koblingspladen 2, der har belægning på begge sider, ligger ved hjælp af fjedrene 4 (6 stk.) i spænd mellem svinghjulet 3 og trykpladen 1. Pladen 5 og trykpladen 1 er boltet sammen og roterer med svinghjulet, men er akstalt forskydelige i forhold til dette. Koblingspladen har en indvendig notforandning, der svarer til notgange på gearkasseaksten. Koblingen udløses af udløserlejet 6.

at spænde boltene eller endestykkerne lige meget til, d. v. s. at de skrues lige mange omgange til. Ligesom med belægningen kan det ikke nytte at udskifte en enkelt fjeder, og er man ikke tilfreds med en enkelt eller flere fjedre, må samtlige fjedre udskiftes. Når koblingens mekaniske funktion er i orden, er justeringen såre enkel, idet man blot skal sørge for at have nogle millimeters frigang på koblingshåndtaget; det vil i reglen sige, at koblingsgrebet ved sin yderste spids skal kunne bevæges fra 8 til 12 mm, uden at man mærker nogen modstand, og dette svarer til et par millimeters frigang på selve kablet. Denne frigang sikrer, at koblingsfjedrene virker med deres fulde tryk, når håndtaget ikke aktiveres, og ved denne justering skal koblingen kunne udløse fuldt og helt. Er dette ikke tilfældet, er der en mekanisk defekt i koblingen. Om justeringen og de enkelte udløsermekanismer henviser vi iøvrigt til illustrationerne. Til slut skal vi lige udtale vor fordommelse af den praksis, som mange motorcyklister udøver, nemlig at skifte gear uden at bruge koblingen. Selvom man tilsyneladende kan regulere sin gas således, at der ikke mærkes noget ryk i maskinen, så findes det menneske dog ikke, der kan tilpasse motorens omdrejningstal minutløst i forhold til maskinens kørehastighed, og resultatet bliver, at gearkassen slides unødvendigt.



En anden form for tør enkeltpladekobling finder vi på BMW (f. eks. R. 51/3 og R. 67/2). Svinghjulet 2 er boltet til krumtapaksten 1. Fjedrene 3 sætter koblingspladen 6 i spænd mellem den akstalt forskydelige plade 9 og den faste trykplade 5. Pladen 5 er monteret på gearkasseaksten, medens pladen 9 ved en forandning er forskydelig i sælgen 4, der er boltet til svinghjulet. Koblingen udløses på konventionel måde ved hjælp af en stødstang 11 gennem den hule gearkasseaksel 10.

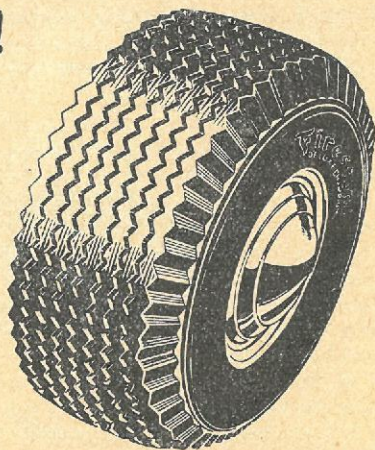


Kan De ikke få en ny bil...



kan De i hvert fald få  
nye dæk!

Det er utroligt, som det hjælper på vognens udseende og kørselskomfort. Forsyn vognen med nye, robuste, sikre Firestone dæk: de giver flest kilometer pr. krone!



KØR PÅ **NYE**  
**Firestone**  
DÆK og SLANGER

Generalrepræsentation for Danmark: SKANDINAVISK MOTOR CO. A/S



# SCHWEIZ GRAND PRIX

## FØRSTE RUNDE I KAMPEN OM VERDENSMESTERSKABET

Af M. Damkier

Det første af de klassiske løb i verdensmesterskabsrækken, Schweiz Grand Prix, kørtes i dagene 17. og 18. maj på den 7,3 km lange bane ved Bern.

Løbets udfald blev ret sensationelt, idet rekorderne faldt på omtrent hver omgang. Den mest bemærkelsesværdige præstation blev således udført af Duke, der i 350 ccm klassen satte ny løbsrekord i en bedre tid end omgangsrekorden i 500 ccm klassen eller for at fortælle det tydeligere: Duke kørte hele 350 ccm løbet med større gennemsnitshastighed, end der nogensinde er blevet opnået for een enkelt omgang i 500 ccm klassen. Desværre kastedes der mørke skygger over løbet i Bern. David Bennett, der for første gang kørte officielt for Norton i et klassisk løb, blev dræbt på næstsidste omgang i svinget ved Eymat i 500 ccm klassen, og den italienske sidevognskører Frigerio blev på nøjagtig samme sted dræbt på sidste omgang i sidevognsklassen, medens hans sidevognsmand slap med et brækket ben.

Den 17. maj kørtes 250 og 350 ccm klassen. I 250 ccm klassen startede 13 ryttere, deriblandt Guzzis fabrikshold, bemanded af Fergus Anderson, Lorenzetti og sidste års verdensmester i denne klasse, Bruno Ruffo. Tyskerne stillede med to af de nye DKW racere — 2-cylindret med roterende indsuigningsventil — kørt af Ewald Kluge og Sigfred Wunsche, samt en Horex kørt af Herman Gablenz. Italienerne var repræsenteret af Nino Greico, Parilla og Luigi Ciai og Les Graham på Benelli. Jo, det var virkelig Les Graham, der ellers var tilmeldt på Velocette, men maskinen ankom ikke til tiden. De to DKW'er tog straks føringen, men inden rytterne gik ind på 2. omgang, lå Fergus Anderson i spidsen fulgt af Graham og Wunsche. Fergus Anderson forøgede stadig sit forspring og beholdt iøvrigt føringen løbet igennem. DKW's officielle deltagelse var imødeset med stor spænding, men allerede i begyndelsen af løbet måtte Kluge køre ind med

en tavs motor, og da halvdelen af løbet var kørt, satte Wunsches motor sig så eftertrykkeligt, at den selv efter afkølingen ikke kunne drejes rundt. På dette tidspunkt formede løbet sig nærmest som en procession med Fergus Anderson i spidsen, Lorenzetti som nr. 2 og Graham på 3. pladsen. På de sidste omgange skånede Fergus Anderson sin maskine så meget, han turde, medens Lorenzetti lod omdrejningstælleren gå op til det tilladelige maksimum i det håb at vinde ind på sin engelske mærkekammerat eller måske snarere for på afgørende måde at øge afstanden til Grahams Benelli. Resultatet blev:

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. Fergus Anderson, Guzzi, 57 min. 23 sek. | 136,8 km t. |
| 2. E. Lorenzetti, Guzzi                    | 136,5 km t. |
| 3. R. L. Graham, Benelli                   | 135,7 km t. |

Der er spænding før starten til 350 ccm klassen, der skal køre 21 omgange. Nortonholdet er måske favorit, men AJS stiller med to nye 3-ventilede, en-cylindrede maskiner, der efter sigende skal være ret fantastiske. Wunsche har trukket den tre-cylindrede DKW frem til start. Ingen på presstribunen kender noget afgørende til denne maskine, men et par tyske pressefolk tager pokeransigtet på.

Duke tager straks føringen med sin mærkekammerat Armstrong på andenpladsen og tæt fulgt af Coleman på den nye AJS. Duke kører i et afsindigt tempo og sætter bogstavelig talt ny rekord på hver omgang. Coleman viser, at det ikke er tomme ord om den nye AJS. Inden rytterne går ind på tredje omgang, har han overhalet Armstrongs Norton.

På 10. omgang sætter Duke en opsigtsvækkende omgangsrekord. Han kører den krogede og vanskelige bane, der bogstavelig talt ikke kan hyde på en langsids, på 2.54,2, hvilket svarer til 150 km/t.

Denne første virkelige styrkeprøve i mesterskabsserien er i højere grad et spørgs-



Vælg det tændrør,  
der giver Dem  
mest . . . .

SMITHS

**K.L.G.**

VERDENS HURTIGSTE TÆNDRØR

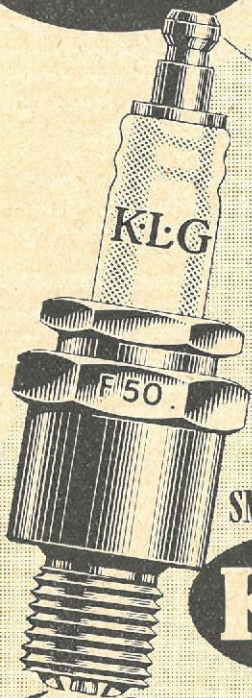


BEDRE ØKONOMI

STØRRE DRIFTSSIKKERHED

LETTERE START

STØRRE GARANTI



SMITHS

**K.L.G.**

*gnistrende godt*

Verdensrekordindehaveren John Cobb, der kørte 649 km/t, valgte K.L.G. fordi det var det eneste tændrør han stolede på. Også De kan stole på K.L.G.

Der er et K.L.G. tændrør til enhver motor.

**FORLANG K.L.G. HOS DERES FORHANDLER ELLER REPARATØR**



mål om køredygtighed end om maskinel kraftudfoldelse, og den krøgede bane ligger godt for Dukes stemme. Efter 10. omgang fører han med 29 sekunder foran Coleman. Doran, der kører den anden nye AJS, havde uheld på den første omgang. Tændrørsledningen faldt af og satte ham tilbage i feltet. Det er vanskeligt at vise motoren tilbørligt hensyn, når man skal køre tabt tid ind, og efter en forrygende spurt, der havde bragt ham frem som nr. 8, måtte Doran gå ud med maskinskade.

En privat duel udspringer mellem Lawton, AJS (7 R), og Wunsche, DKW. Gentagne gange skifter de to ryttere placering i kampen om femtepladsen, men på 13. omgang må tyskeren gå ud med maskinskade — i sandhed en uheldig dag for DKW.

Løbets udfald blev som allerede nævnt ret sensationelt, idet Dukes gennemsnitshastighed var højere end den gældende omgangsrekord i 500 ccm klassen.

1. G. E. Duke, Norton, 1,02,13,6	147,2 km/t
2. R. W. Coleman, AJS	145,4 km/t
3. H. R. Armstrong, Norton	142,7 km/t
4. J. Brett, AJS	
5. S. Lawton, AJS	
6. W. R. Amm, Norton	

Søndag den 18. maj indledtes med sidevognsløbet for maskiner indtil 500 ccm. Startfeltet er så internationalt, som det næsten kan være. England, Italien, Tyskland, Frankrig, Belgien og Schweiz er alle repræsenteret. Blandt de tyske kørere finder man ret overraskende verdensrekordindehaveren (NSU sidevogn) Hermann Böhm på en Norton.

På de første omgange fører Milani på Gilera foran schweitzeren Haldeman og Cyril Smith, begge på Norton. Allerede på 2. omgang ligger englænderen som nr. 2, og på de følgende omgange udvikler der sig en spændende duel mellem schweizeren og englænderen, indtil schweizeren må udgå. Smith forøger stadig tempoet og kører sig stadig ind på Milani. Med jævne mellemrum falder omgangsrekorderne. Frigerio kører sig op i feltet, og samtidig overhaler Smith Milani. Gennemsnitshastigheden ligger på 120—125 km/t, hvilket er ganske overvældende for sidevognskøretøjer på denne vanskelige bane. På 10. omgang overtager Milani igen føringen hårdt presset af Smith. Omgangsrekorderne falder at-

ter, dennegang er det Frigerio, der har kørt 136,5 km/t på sin 13. omgang. Da rytterne går ind på sidste omgang, er det klart, at det må blive italiensk sejr, med mindre der sker noget helt uforudset, idet Milani har et forspring på ca. 25 meter foran Smith. Frigerio har kørt sig op som nr. 3, og i et voldsomt tempo søger han at indhente Smiths Norton. Milani går over målstregen som vinder godt 5 sek. foran Smith, men så er der en uheldsvanger pause — Frigerio kommer ikke. Det meddeles kort efter, at Frigerio er styrtet på sidste omgang, og dette styrt har katastrofale følger. Den dygtige og temperamentsfulde italienske sidevognskører omkom som før nævnt i svinget ved Eymat. Denne begivenhed kastede naturligvis en mørk skygge over resten af dagens løb, nemlig 500 ccm klassen og bilernes Grand Prix. Resultatet blev:

1. Alberto Milani, Gilera	128,5 km/t
2. C. Smith, Norton	128,9 km/t
3. J. Drion, Norton	121,0 km/t

Der er 25 deltagere i 500 ccm klassen, og Duke har som forrige års vinder startplads foran det øvrige felt. AJS starter med et fuldt fabrikshold med Doran på den nye 2-cylindrede maskine, og Norton har ligeledes 3 mand, nemlig Duke, Bennett og Armstrong. Kavanagh deltager ikke, eftersom han fik sin motor ødelagt under træningen. I startfeltet finder vi desuden de to nye Horex twin, fire 4-cylindrede Gilera og to 4-cylindrede M.V., den ene kørt af Les Graham, der også i år kører for den italienske fabrik. Starten er så fuldendt, som den næsten kan være, kun kan tyskeren Schön ikke få sin Horex til at tænde rent. Efter første omgang ligger Duke i spidsen, fulgt af Brett og Coleman, begge AJS, foran Armstrong. Derefter kommer de italienske maskiner, Mazetti på Gilera og Dorans M.V., og Bennett har skudt sig ind foran Alfredo Milani og Pagani, begge Gilera, og Bandirola, M.V. Duke holder føringen, men på 5. omgang ligger Graham som nr. 2, lige foran Coleman og Brett, medens Armstrong og Mazetti har en hård duel bagved, og i en klump kommer Bennett, Doran og Milani. Duke har et sikkert forspring på over 100 meter, og da Graham må gå ind i depot, fordi bagskærmen på hans M.V. går ind på dæk-



ket, ligger AJS trioen som en sikker blok bag Duke. Graham kan ikke få sin maskine til at tænde på mere end een cylinder, da han vil starte igen, og han kommer således mere end en omgang bagud. Rækkefølgen er Duke, Brett, Colemann og Doran. Inden halvdel af løbet er kørt, begynder Duke at overhale de bageste ryttere i feltet, og på dette tidspunkt kan man konstatere, at Graham har opgivet at få liv i sin M. V., og Mazetti er gået i depot. Bennett kører sig ind på Doran, der tilsyneladende har fået vanskeligheder med sin gearkasse, og Pagani og Bandirola har en langvarig duel om 6. pladsen. Schön har kørt sig godt op og har nu en privat duel med Milani om 8. pladsen, og derefter må Armstrong gå ud. Efter 14. omgang forsvinder Coleman, og Milani må atter gå i depot, samtidig med at Coleman atter kører ud på banen en omgang bagefter. Bandirola og Bennett kører en omgang næsten side om side, og Bennett er ved at køre sig stærkt ind på Doran. Netop som Duke skal gå ind på 20. omgang, lyder der en metallisk klirren fra hans motor, og han må gå ud med en knækket udblæsningsventil. Brett overtager føringen med Doran på 2. pladsen og Bennett som nr. 3. På 21. omgang ligger Doran i spidsen tæt fulgt af Bennett, og Brett er rykket ned på 3. pladsen, fordi han har måttet gøre et kort holdt, medens han fjernede en løs forskærm. Da der endnu mangler 5 omgange, fører Doran med kun 3 sekunder foran Brett, der har Bennett lige i sit baghjul, men på den følgende omgang er rækkefølgen Brett, Bennett og Doran. På de følgende omgange er Brett i stand til at øge sit forspring, men Bennett kæmper som en løve for Norton. I højtalerne meddeles det, at Brett har sat ny omgangsrekord på sin 23. omgang med en gennemsnitshastighed på 155,5 km/t. Rytterne går ind på sidste omgang, men Bennett er ikke med. Det viser sig, at han er styrtet på nøjagtig samme sted som Frigerio, og til alles sorg oplyses det, at også den unge englænder er omkommet. Resultatet af de 28 omgange blev derefter:

1. J. Brett, AJS	150,8 km/t
2. V. Doran, AJS	150,5 km/t
3. C. Bandirola, M. V.	147,3 km/t
4. N. Pagani, Gilera	146,5 km/t
5. R. V. Coleman, AJS	145,5 km/t

*Giv motoren nyt liv...*



- kraftigere tændingsgnist
- lettere start
- forøget trækraft
- bedre acceleration
- større driftssikkerhed

med

**BOSCH**

**SUPER-TÆNDSPOLE**

*-den uovertrufne kvalitet*

*Forlang den hos  
Deres autoreparatør*



# EUROPA REKOGNOCERING

AF M. DAMKIER

Som det med al ønskelig tydelighed fremgår af bladets spalter, må vore medarbejdere fra tid til anden stikke en tur til udlandet i embeds medfør. Disse rejser har sat sine spor i form af løbsreportager, besøg på fabrikker og i enkelte tilfælde en række gode og praktiske råd til de af vore læsere, der selv agter sig til udlandet. Egentlige rejseartikler har der ikke været tale om, fordi det forekommer os at være forholdsvis ligegyldigt at læse om, hvad andre mennesker oplever, navnlig da det oplevede i højeste grad får et individuelt præg gennem skribenten og altså ikke kan betragtes som »almene kendsgerninger«. Endelig går disse vore rejser i reglen som lyn og torden, og der er i højere grad tale om hurtig transport end om rejseliv.

For en enkelt gangs skyld har vi taget den lidt med ro og foretaget en kombineret ferie- og reportagetur. Vi har haft god tid til at tale med ingeniører og teknikere på de forskellige fabrikker, vi har studeret trafikken i de forskellige lande og har i højere grad end på tidligere rejser haft lejlighed til at undersøge emner, der kan have almen interesse for vore læsere. Vi vil imidlertid afholde os fra at begå en af de sædvanlige rejseartikler med den obligate indledning: »Vi rejste fra København den 1. maj kl. 7.00, og som sædvanlig øsede regnen ned . . .«, vi vil derimod ud fra vore optegnelser fortælle løst og fast om de af vore oplevelser, der kan have interesse for et større publikum.

## Inden afrejsen.

Ifølge vor overtroiske indstilling medtog vi til turen et ekstra sæt lejer til såvel for- som baghjul. Når man tager paraply med i skoven, skinner solen som bekendt altid, og der skete selvfølgelig heller ikke noget med lejerne. I stedet sprang køleren læk.

Inden vor afrejse erfarede vi tre ting, som vi aldrig tidligere har lagt mærke til. For det første er det næsten umuligt at få en vogn smurt i København, hvis man ikke har bestilt tid flere dage i forvejen. Vort alderstegne køretøj har centralsmø-

ring, og der var således kun tale om at smøre bremsekabler og fjedre. Vandpumpe findes ikke, og strømfordeleren passer vi selv. Ikke desto mindre tog det adskillige timer, før vi fandt en servicestation, der ville påtage sig dette arbejde, der tager 10 minutter og koster 4 kroner. I tilgift fik vi så fyldt baghjulenes bremsetromler med gearkasseolie. En udmærket foranstaltning, hvis man vil lidt hurtigere ned ad bjergene end sædvanlig.

For det andet erfarede vi, at vi ikke er de eneste, der er blevet klar over, at færgeforbindelsen Gedser-Grossenbrode giver en besparelse på et par hundrede km for sjællænderne. Lørdag og søndag er al plads forudbestilt flere uger i forvejen. Det tilrådes altså at bestille plads i god tid hos DSB.

Endelig blev vi klar over, at forsikrings-selskaberne er ved at blive lidt for dygtige. Når man bestiller en tillægspolice til sin forsikring, bliver der i forbifarten spurgt om, hvilke lande man vil gennemkøre, og disse lande bliver påført policen. Vi havde ikke tænkt os at tage til Frankrig, men ændrede vore rejseplaner. Frankrig blev så tilføjet på policen, *men prisen var den samme*. Altså betaler man for at køre i Frankrig, selv om dette land ikke er påført policen, men vi vil gerne se det forsikringsselskab, der udbetaler en skadeserstatning for en skade, sket i et land der ikke er påført policen. Dette forhold er efter vor mening usmageligt.

## Tyskland — de moterkørendes eldorado.

Som sagt sprang køleren på »Ferdinand« læk, inden vi nåede Gedser. Da der kun var én færgeforbindelse om dagen, var der ikke andet at gøre end at køre om bord. Skaden blev midlertidigt udbedret med blyhvidt og hefteplaster, stillet til disposition af henholdsvis maskinmesteren og styrmanden. Med dette arrangement fortsattes turen godt 500 km ned i Tyskland. Den følgende morgen kom vognen på værksted, og vi benyttede ventetiden til en lille

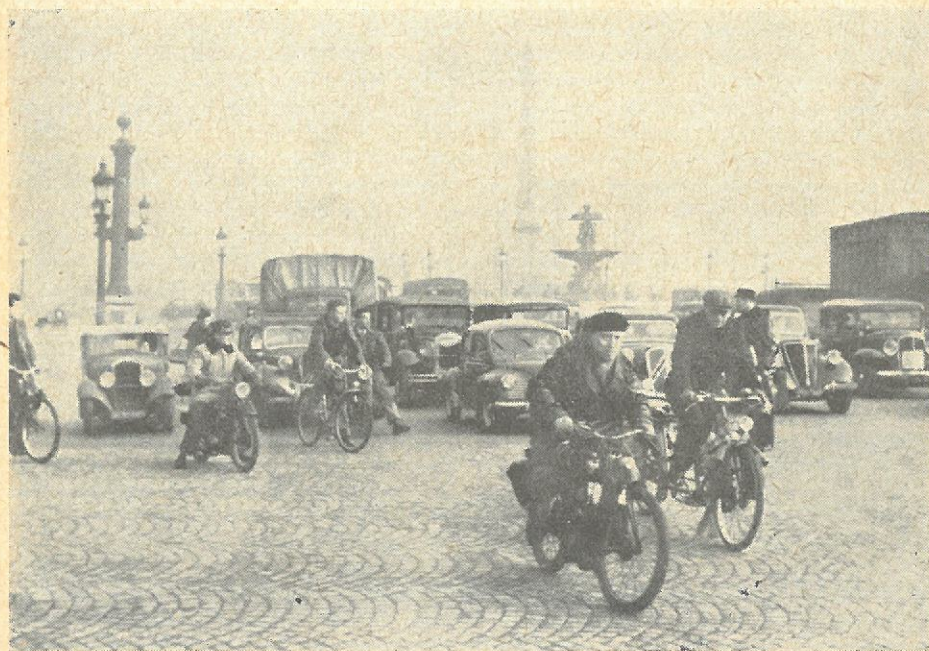


sludder med mekanikermesteren om bilpriserne i Tyskland. For overskuelighedens skyld opgiver vi priserne i danske kroner. En 1950 Opel Kaptajn, der havde kørt 28.000 km, velholdt overalt og med nyt gummi på baghjulene, var lige blevet solgt for 3520 kr. Vi så vognen og takserede den til et sted mellem 18.000 og 22.000 kr. i dansk handel. Samme mekaniker viste os en DKW, han havde taget i bytte for en ny folkevogn. På grund af denne dobbeltforretning havde han givet en ekstra god pris for DKW'en, nemlig 1280 kr. Handelsværdi i Danmark ca. 9500 kr. En ny folkevogn koster i Tyskland 6400 kr. og en Mercedes 170 V 12.600 kr. Til gengæld for disse oplysninger fortalte vi lidt om bilpriserne i Danmark. Da han endelig blev overbevist om, at vi førte sandfærdig tale, var hans eneste kommentar: »Ja, alle regeringer er forbrydere.« Det var nu hans syn på den sag.

På de tyske veje er det Mercedes og VW, der dominerer billedet. Når man møder 100 vogne, er de 62 VW og de 29 Mercedes, medens de resterende fordeler sig på for-

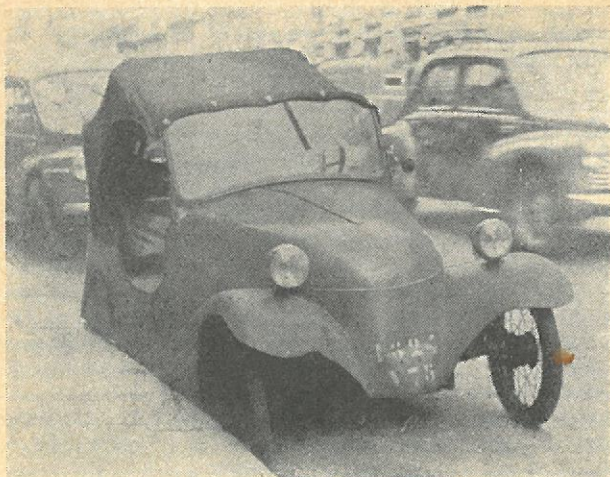
skellige andre mærker, hovedsagelig Taunus, Porsche og Opel. I denne lille private statistik er kun medregnet tysk-indregistrerede vogne. Af 100 vogne er mere end de 90 af ny oprindelse, og følgelig er ikke 10 pct. af den tyske vognpark fabrikeret før krigen. Selv om arbejdslønnen på et tysk værksted er under det halve af det beløb, man må betale på et dansk værksted (naturligvis regnet i samme møntfod), og selv om reservedelene er meget billige i forhold til danske priser, er der ingen, der vil have gamle vogne. Vogne, som er fabrikeret før krigen, købes kun af ganske unge mennesker, der selv har interesse af at reparere dem. En gammel »spand« som den, vi kørte i, kan købes i Tyskland for 800 mark = 1280 kr. — vi har købt den brugt for kr. 11.000, og den passerede 100.000 km på denne rejse. Hvis det ikke var 200.000. Dertil kommer et par tusinde kroner, som vi har betalt efter ejerskiftet til nye dæk, ny akkumulator o. s. v.

Priserne er tilsvarende for motoreyklernes vedkommende, men dog lidt højere for brugte maskiner af nyere årgang. Dette



Trafiken i Paris er levende og smidig takket være de brede boulevarder og de dertil svarende trafikregler. Her ses et gadekryds dirigeret af en politibeljent. Der »startes« i rækker på 7-8 vogne. Læg mærke til motorcyklisten yderst til højre, han kører solo på en motoriseret landem.





Biler skåret efter dette mønster er ikke nogen sjældenhed i Frankrig. Den her viste vogn, der er omløst i teksten, tilhører kunstmaleren M. Schwarz-Abrys.

skyldes, at der er lang leveringstid på nye maskiner. Vil man således have én af de mest populære modeller, NSU Fox eller Lux, må man vente i 8 måneder. BMW har endnu længere leveringstid. Selv en ingeniør, der er ansat på BMW-fabrikken, må vente et år på at få en ny maskine. Man møder kun meget få engelske maskiner, medens Puch 250 ccm er ret udbredt. De nye DKW-modeller har opnået deres gamle popularitet, og både de store og små Zündapp-modeller bruges i vid udstrækning til sidevognskørsel. Dertil kommer et utal af små maskiner med Ilo- og Sachs-motorer samt scootterne. Både Vespa og Lambretta bygges på licens i Tyskland af henholdsvis Hofmann og NSU. Et sammenfattende indtryk af de tyske motorcykler er, at maskiner under 200 ccm er stærkt dominerende. Alle maskiner — og det gælder for øvrigt også bilerne — er uhyre velholdte.

De almindelige veje er jævnt dårlige, men autobanerne er atter i god stand, og kun sjældent er der omkørsel på grund af manglende broer. Afmærkningen af vejene er forbilledlig god, og de facadeløse autobaner må betragtes som Europas sikreste motorveje. Man kan også sige, at de tyske og italienske autobaner er Europas eneste motorveje, eftersom de er de eneste veje, til hvilke fodgængere og motorløse køretøjer er nægtet adgang. At hastighederne ligger mellem 80 og 100 km/t er ikke noget egentligt risikomoment med de nye vogne, og det viser sig da også, at når der sker ulykker, er det, fordi en overtræt

chauffør er faldet i søvn ved rattet, lygterne pludselig har svigtet, eller en dækspløsn har forårsaget komplikationer. Tyskerne kører i øvrigt roligt og behersket uden for autobanerne.

Vejreklamer findes ikke i Tyskland, men ved indkørslen til hver by finder man en række skilte af beskedent format, og på disse kan man se, hvor der er specialværksted for VW, Mercedes, Fiat, Bosch o. s. v.

Når udlændinge kører i Tyskland, skal de rette sig efter deres kort og vejskiltene, og hvis de i en by bliver nødt til at spørge om vej, skal de spørge en politibetjent. Spørger man menige tyskere om vej, sender de én i stik modsat retning eller ud på en losseplads. Systemet er ikke fremmed for os i Norge og Danmark. Når en tysk soldat i de mørklagte år spurgte om vej til Kastrup, blev han anvist et S-tog til Klampenborg. Nu siger tyskerne altså tak for sidst. Udlændinge er i det hele taget ikke populære i Tyskland. I Sydtykland er hadet til amerikanerne åbenlyst, tyskerne kan ikke se nogen egentlig forskel mellem den russiske og den franske zone, og for en sikkerheds skyld kaster drengene sten efter *alle* vogne med udenlandske nummerplader.

Det virker som et meget stort irritationsmoment for de tyske motorkørende, at amerikanerne i stor udstrækning har lavet autobanernes restaurationer om til »Schnack Bars«. Man kan således køre op til 400 km uden mulighed for at komme ind på en restaurant, medmindre man kø-



rer bort fra autobanen og drejer ned i en by, hvilket ofte betyder en omvej på 15—20 km.

Os forekommer priserne rimelige i Tyskland. Et godt dobbeltværelse koster fra 13 til 18 kroner. Restaurationspriserne svarer ret nøje til danske priser, blot er morgenmad dyr. En kop kaffe med to rundstykker koster 3.60, og såvel turister som tyskere er derfor hovedsagelig gået over til at begynde dagen med 1 liter øl til 90 øre.

Benzinpris: 0,60—0,74 D-mark.

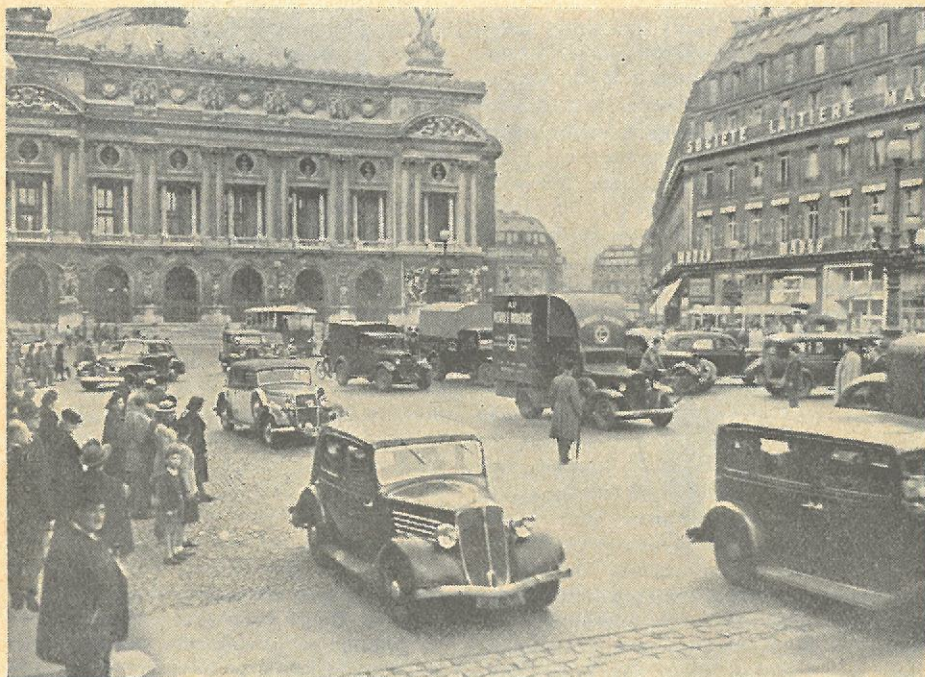
### Belgien.

Belgien hyder ikke på store eller interessante nyheder. Pas- og toldkontrol er stadig den langsomste og mest overlegne i den civiliserede verden. Motorcyklerne er hovedsagelig FN, mange engelske maskiner, en del Jawa og slet ikke så få amerikanske maskiner ses på vejene. Styrthjelm er lovbehalet. Bilerne er næsten udelukkende af amerikansk oprindelse og selvfølgelig alle efterkrigsmodeller. I øvrigt er det umuligt udenfor storbyerne at

opdrive en liter benzin mellem kl. 18 og kl. 7 om morgenen. I March skulle vi have benzin kl. 5 om morgenen, og efter at vi havde ringet på en klokke i præcis en time, røg jernskodderne op med et brag, og en velbarberet og fuldt påklædt gentleman skred fra værkstedet ud til benzinpumpen for at ekspedere os. Vi havde såmænd ikke haft noget imod, at han havde været ubarberet og i sutsko, hvis han var kommet en halv time tidligere.

### Frankrig.

Set med en motormands øjne er det som at komme fra den ene verden til den anden, når man kører ind i Frankrig efter at have bevæget sig mellem alle de nye køretøjer i Tyskland og Belgien. Den franske vognpark er vel nok den mest brogede i Europa. Et af de første køretøjer, vi mødte, var en Renault 1920, og denne vogn vakte min udelte interesse, eftersom min salige bedstefar har haft en vogn magen til. Den blev kasseret som forældet i 1931, i hvilket år den blev omdannet til tjenstgørende lig-



Ovenstående billede er ikke særlig bemærkelsesværdigt ved første blik, men ser man nærmere på det, vil man opdage fodgængerens forsigtighed, skønt de befinder sig i en fodgængerovergang. Bilerne i Frankrig holder nemlig ikke tilbage for fodgængerovergange, medmindre disse er beskyttet af trafikfyre. Mon ikke vi har forkælet fodgængerne her i landet?



vogn i Græsted. De herligste antikviteter møder man i Frankrig, Renault, Peugeot og Panhard fra årene omkring og umiddelbart efter den første verdenskrig maser i forbavsende stort tal omkring under udfoldelsen af megen larm. Iøvrigt er Citroën, Renault og Simca af nyere årgange naturligvis dominerende. Peugeot ligger som nr. 4 i hård konkurrence med de franske Ford-vogne. I Paris er navnlig Renault 4 CV populær, fordi man med denne vogn har de største chancer for parkeringsmulighed. I Paris møder man også et for en dansk motorsagkyndig til at falde besvime om på stedet. I forbifarten så vi en lille topersoners vogn af et umiskendeligt hjemmebygget præg. Motoren var en 500 ccm motorcyklemotor G-R på 20 hk, men hjulene var små cyklehjul, i hvilke halvdelen af egerne naturligvis havde opgivet ånden, men vognen havde forholdsvis nye nummerplader. Et andet mærkeligt køretøj stod parkeret ved kantstenen. Vi fotograferede det for en ordens skyld. Ud fra en særdeles fin og eksklusiv kunsthandel kom ejeren, den kendte franske maler Schwarz-Abrys, og forklarede os, at det var en meget fotograferet vogn. Den ville således om kort tid figurere i det store billedblad »Look«. Tilsyneladende kommer den i SMJ først. Med sædvanlig fransk gæstfrihed blev vi budt på en enorm aperitif. Da vi få minutter efter skulle besøge nogle bekendte og kørte op i elevatoren, kom vi til det resultat, at nævnte drink havde været for voldsom på morgenstunden. Elevatorstolen blev nemlig ikke trukket op af noget kabel. Dette var for uhyggeligt for vore tekniske hjerner, men ved udstigningen fandt vi, at elevatorstolen ad hydraulisk vej blev hævet efter samme princip som en lift på en servicestation. Eftersom elevatoren betjente fem etager, og eftersom stempelstammen ikke på nogen som helst måde var teleskopisk, må der efter vor formening være et temmelig dybt hul i jorden under den pågældende elevator.

Trafiken i Frankrig er herlig, og Paris har den bedste, mest smidige og livlige i

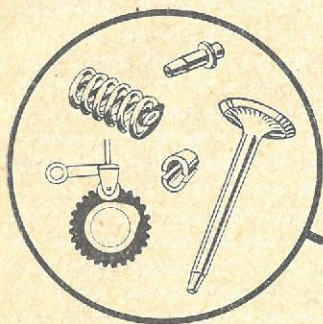
verden. Færdselsloven er meget ligetil: man kører så hurtigt, man vil, og helst så hurtigt, man kan. Man overhaler til begge sider. Fodgængere krydser gaden på eget ansvar. Den, der er længst fremme i et kryds, har forkørselsret. Enkelt og let. Vil man absolut køre under 80 km/t på en boulevard, må man holde sig ude ved kantstenen. Denne form for forkørselsret bevirker et intenst brug af hornet. Når man nærmer sig et kryds, tuder man i hornet, og er der ingen, der svarer, giver man gas og kører uden bekymring over krydset. Er der derimod en vogn, der svarer, er man agtpågivende, og et hurtigt overblik vil tydeligt vise, hvem der er længst fremme, selv om differencen kun er en halv meter. Når det er muligt at køre med de store hastigheder i en storby som Paris, skyldes det tre ting: Boulevarderne er brede og giver god plads til tre rækker vogne i hver kørselsretning. Der er ingen sporvogne. Fodgængerne er vågne og drømmere ikke om at gå ud foran en bil eller motorcykle. Dertil kommer, at de franske betjente er mestre i at dirigere færdslen, alt imens de har et øje på hver finger. Man holder meget strengt på højrekørslen, og da vi i et blødt og fuldt overskueligt sving i byens udkant »snittede« lidt rigeligt, så vognens venstre hjul tog sømmene i vejbanens midte, lød trillefløjten øjeblikkelig. Vor kulsorte samvittighed bød os at standse brat. »Kører man i højre eller venstre side i Danmark?« var betjentens ironiske spørgsmål.

Sammenlignet med trafikken i Paris er alle andre storbyers trafik at betegne som korøgtterkørsel.

Det er hovedsagelig de små maskiner, der præger billedet af den franske motorcyklepark. Motobecane og Peugeot på under 175 ccm fører alle bagsæde. Knallerter med bagsæde er ikke noget særsyn, og tandem-cykler med hjælpemotor er yderst almindelige. Næsten alle franske motorcyklister kører med styrthjelm — en lav og fiks model, der ikke på nogen måde virker klodset. Det er dog noget fremmedartet, når man ser et platinblond eller kulsort hår flagre fra styrthjelmen ned over de kvindelige passagerers skuldre. Knallert og styrthjelm er selvfølgelig en yderst berettiget kombination, men det ser ikke helt almindeligt ud. En katolsk præst i præstekjole med styrthjelm på hovedet i

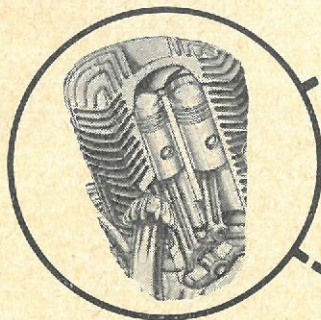
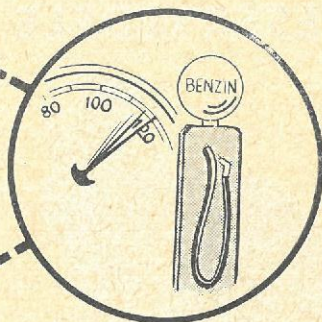


# HVOR MEGET VIL DE GI' PR. KILOMETER?



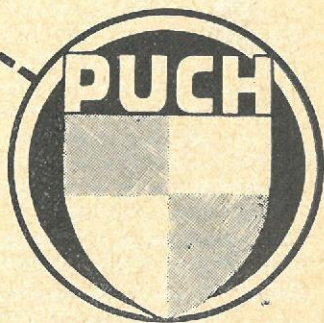
En motors kvalitet er ikke afhængig af hvor mange dele den består af. Jo flere dele den indeholder, jo dyrere er den at vedligeholde og reparere. Derfor er en to-takter mest økonomisk.

Hvis man skal køre lange ture med en hastighed på 120 km/t. må man have en stor motor, der bruger megen benzin hvad enten man kører hurtigt eller langsomt. Hvis man kan "nøjes" med 108 km/t. har man kun brug for 12 hk.



Den dobbeltstemplede Puch 250 ccm yder 12 hk og har det lavest tænkelige benzinforbrug. Den patenterede motorkonstruktion kræver kun ringe vedligeholdelse og den første danske Puch har forlængst passeret 100.000 km uden at være nævneværdigt slidt.

Puch-mærket er en garanti for service. Overalt i landet findes specialværksteder og reservedelslagre. Skriv efter brochure og oplysninger og sammenlign så Puch 250 TF med andre motorcykler. De vil da hurtigt blive klar over, at den store Puch er den kraftigste 250 ccm motorcykle og at den alligevel er billigst i drift.



GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**O. E. ANDERSEN . ØRESUNDSVEJ 126 . KØBENHAVN S**



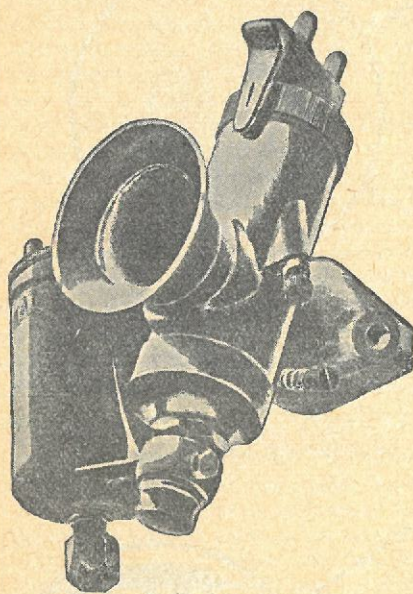
DE VERDENSBÆRØMTE

# AMAL

## KARBURATORER

og originale

## RESERVEDELE



Importører og hovedforhandlere:

**AXEL KETNER**

Nørrevold 9, København K., C. 4195 og 6819

**SIMONSEN & NIELSEN A/S**

Vandkunsten 5, København K., C. 3789

**NELLEMANN & DREWSSEN A/S**

Løngangsstræde 25, København K., C. 9846

**Dansk Metal- & Autoindustril A/S**

Wichmandsgade 11, Odense

**FRED. RASMUSSEN**

Slotsgade, Odense, tlf. 545

**VILH. NELLEMANN A/S**

Vestergade 55-67, Aarhus, tlf. 14100

vild fart på en scooter virker også lidt overraskende for et mere afsvalet nordisk temperament.

Reparationspriserne i Frankrig er horrible — ca. tre gange priserne i Danmark.

Bil- og motorcyklepriser ligger noget under de danske priser, fordi franskmændene ikke skal slås med en ublu omsætningsafgift. Der er i øvrigt dyrt i Frankrig, af hvilken grund små biler og motorcykler er mest udbredt. Citroën's folkevogn, 2 CV, anvendes ikke alene som et billigt transportmiddel for fire personer, men gør også i stor udstrækning tjeneste som varevogn. Denne vogn er forsynet med en to-cylindret, luftkølet boksermotor på 350 ccm. Køn er den ikke, men den er billig, og den løser de opgaver, man kan stille til en lille vogn.

### Italien.

Man kan roligt sige, at italienerne er blevet motoriseret, og også her er tendensen i retning af små maskiner. Scooterne er selvfølgelig i overvejende flertal, men også cykler med hjælpemotorer er meget populære. Store motorcykler ser man kun få af. Gilera og Guzzi ikke oftere end engelske maskiner i den store klasse. Guzzi's hovedproduktion er koncentreret om en scooterlignende motorcykle, medens Gilera fabrikkerer letvægtsmotorcykler i stor stil. I øvrigt har italienerne i scooterne fundet et velegnet transportmiddel beregnet for hele familien. Adskillige gange så vi en soloscooter bemandet på følgende måde: Far kørte med en 6-7-årig dreng stående mellem benene, medens mor sad bagpå med en 3-4-årig datter på skødet. Dette var ikke nogen form for illegal transport, eftersom den foregik både på befærdede landeveje og inde i byerne.

Bilerne er naturligvis et kapitel for sig i Italien. Mest udbredt er naturligvis Fiat, og som en sikker nr. 2 ligger Lancia. Vi har sendt mange misundelige blikke efter Alfa Romeo-vogne af alle modeller, typer og årgange, men navnlig alle de smukke specialkarosserier må aftvinge en motormand beundring. Til gengæld er motorcyklerne alt andet end smukke. De er endnu mere kinesisk konstrueret end de engelske maskiner, men italienerne forsvare sig med, at »hvad der er rigtigt, er også smukt«. Spørgsmålet er så, om det er



rigtigt at lade en 500 ccm firetaksmotor have et udvendigt svinghjul med over 30 cm diameter.

Trafikken i Italien minder om et spil uden regler. Italienerne kører godt og hurtigt på landevejen, men trafikken i byerne er rædselsfuld. Mærkeligt nok synes italienerne slet ikke at have sans for bytrafik, og de steder, man har søgt at regulere færdselen, er det gjort på en måde, der er indviklet og tilsyncladende ulogisk.

Når man kommer ind i Italien, kan man ikke andet end undre sig over, om det virkelig er nødvendigt at udfolde en så øredøvende larm, som italienerne er i stand til at frembringe med deres horn. Det er ganske almindeligt, at to modgående biler vræler i hornet flere hundrede meter før mødestedet — uvist af hvilken grund. Overhalinger sker under udfoldelse af fuldt horn i god tid inden overhalingen, under overhalingen og i reglen også et stykke tid efter overhalingen. Hvis der under en overhaling viser sig en modgående vogn en kilometer forude, kan man være sikker på, at også føreren af denne sætter hornet i uafbrudt funktion, samtidig med at han tænder og slukker lygterne. Set fra et teknisk synspunkt vil det måske være mere fornuftigt at undlade hornkontakten på de italienske vogne og forbinde hornet over tændingskontakten således, at det træder i funktion, når motoren startes, og først ophører sin virksomhed, når tændingen bliver slået fra. Til de motorkørende undskyldning må siges, at ingen drømmer om at se sig for i Italien. Fodgængerne går lige ud foran biler og motorcykler, helst skråt fremad i kørselsretningen med ryggen til den kommende trafik. Cyklisterne er om muligt endnu mere udisciplinerede end i Danmark.

Vejene er udmærkede, og der findes en del italienske autobaner. De sidstnævnte får man kun adgang til efter at have betalt entré, ca. 1,50 kr. i danske penge, men hvis man har valgt mellem landevej og autobane, skal man afgjort vælge autobanen, navnlig når der er tale om bjergrigt terræn. Landevejene går ud og ind og op og ned, medens autobanerne er jævnet ud ved hjælp af tunneler og broer. De italienske autobaner er selvfølgelig facade-løse, men i modsætning til de tyske er de

eenbanede. Kørehastigheden er derfor ikke så stor, da det ofte kan være vanskeligt på de snoede bjergveje at overhale de meget store transportvogne. Vi kørte således adskillige kilometer bag en stor blokvogn, som det var umuligt at overhale på grund af en række tunneler. Da der endelig var mulighed for overhaling, viste det sig, at det var et svært lokomotiv, der ved hjælp af blokvognen blev transporteret ud ad landevejen — forstå det hvo der kan. På de tyske autobaner mødte vi ganske vist en halv damper, men det er dog mere forståeligt, eftersom der ikke ligger skibsværfter ved de store søer, men mon det ikke ville vække en del forargelse hos det danske motorpublikum, hvis statsbanerne lod et eksprestogslokomotiv transportere ad landevejen fra København til Korsør. Nå, der må vel være en fornuftig forklaring.

Hvad kan en motormedarbejder gøre klogere end at tage til Venedig, når han vil have et par dages ferie. Venedig er en by, der ikke lader sig sammenligne med nogen som helst anden by i verden. Over en 3½ kilometer lang bro, som hviler på 222 buer, kører man fra fastlandet ud til byen. Lige ved indkørslen ligger et kæmpemæssigt garagekompleks, der rummer 2000 vogne. Man kører ind i en ankomsthall, der i nogen grad minder om en jernbanestation eller en amerikansk busstation, og her overlader man sin bagage til en drager, hvis man da ikke selv foretrækker at slæbe af sted med den. På informationskontoret finder man frem til det hotel, der i pris og komfort passer til ens krav, og derefter kører man vognen ad en snelegang op på den etage, man får anvist. Vor hæderkronede »Ferdinand« holdt ferie på 6. etage. Chefen i informationsbureauet prøver systematisk at slå alle udlændinge for en pakke cigaretter. I de fleste tilfælde går den, men vi er alt for hårdhuede i den retning. Man er nødt til at være lidt hård i flinten, når man færdes i Italien, ikke mindst i Venedig. Hvis man selv bærer på sin kuffert, er der mindst 17 sortsmudske personer, der tilbyder at anvise et hotel, men som sagt, den side af sagen ordner man i garagen.

Benzinen koster i Italien ca. 1,40 kr. i danske penge, men så snart man kører ind i landet, skal man ved grænseovergangen eller på den nærmeste automobilklub





Det store garagekompleks i Venedig. Her afleverer man sin vogn på samme måde, som man afleverer sit overtøj i en garderobe. Der er ialt plads til 2000 biler i 6 etager. Benzinpumperne findes på en rampe foran bygningen, men luft kan man kun få på etagerne. Garagelejen er kr. 3,50 pr. dag.

købe benzinmærker. Disse mærker gælder som betaling på tankstationerne, og prisen pr. liter bliver på den måde lidt under en krone, helt nøjagtigt 90 lire pr. liter for normal benzin.

### Østrig.

Overalt i Europa kan man købe to slags benzin, normal og super med oktantal på henholdsvis 72 og 80. Kører man i en ældre, lavtkomprimerende vogn, har man ikke spor fornøjelse af at købe den dyre superbenzin, men komprimerer motoren omkring 6,5:1 eller derover, er superbenzinen at foretrække. I Østrig kan man kun få superbenzin ganske få steder, men den er at foretrække for normalbenzinen, der ikke er meget bedre end petroleum. Der er igrigt det mærkelige ved den østrigske benzin, at den bliver pumpet op af den østrigske undergrund, hvorefter den beslaglægges af russerne, der så sælger den til østrigerne. Denne ordning finder man lidt urimelig i Østrig.

Den østrigske vognpark domineres hovedsagelig af de nationale produkter, ældre Steyr person- og lastvogne kører endnu rundt i stort antal, og af nye vogne ser

man hovedsagelig Steyr-Fiat. Steyr-fabrikken har ikke lavet nogen selvstændig personvognskonstruktion efter krigen, men bygger Fiat »500« og Fiat »1400« på licens. Langt de fleste motorcykler er naturligvis fra Puch-fabrikken, men man ser slet ikke så få 2-cylindrede BMW og Zündapp. Man ser kun få nye engelske maskiner, men en hel del førkrigsmodeller, der er fikset op med teleskopforgafler og lignende.

Vejene er forholdsvis gode i Østrig, men ofte meget smalle og næsten altid fulde af sving på grund af det bjergrige terræn. Vejene er glimrende afmærkede, og så snart der er tale om større stigninger eller fald, er disse tydeligt afmærkede med f. eks.: Stigning op til 23 % på 800 m, eller: Fald på 8 % over 3 km.

Østrig er igrigt de store modsætningsland. På landet er der tilsyneladende yderst fattigt mange steder, og selv i større byer som f. eks. Graz er der ofte mudder og større vandpøle i gaderne. Gadebelægningen er hårdt medtaget, og sporvognsskinnerne ser ud, som om de er nødtøftigt repareret efter et bombeangreb. I samme by boede vi på et hotel, der mindede om et drankerhjem for kvinder fra omkring århundredskiftet. Der var naturligvis ikke



rindende vand, og der var i det hele taget ikke tale om komfort af nogen art, hvorimod der var grænseløst snavset, og gange og korridorer var opfyldt af en uhumsk slank. Da der imidlertid var fuldt optaget på alle andre hoteller, var der ikke andet at gøre end at bide i det sure æble. Prisen for et dobbeltværelse var 38 shilling. I skærende modsætning hertil var et helt nyt hotel i Klagenfurt. Denne by, der ikke ligger så forfærdelig mange kilometer fra Graz, er ren og venlig og med pulserende aftenliv i modsætning til Graz, hvor alt var lukket og slukket kl. 21.

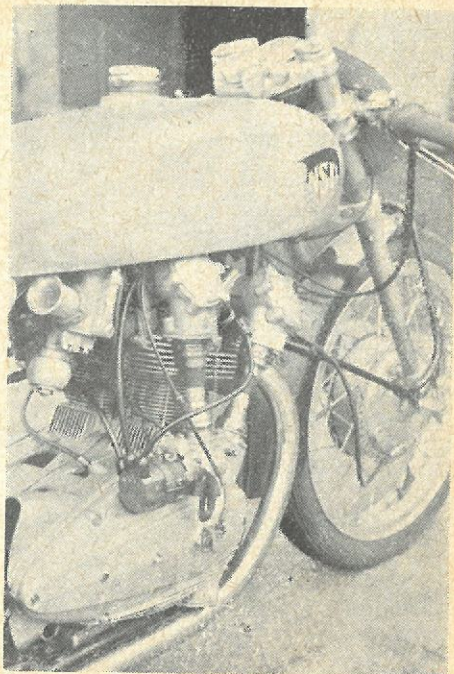
Et stort dobbeltværelse med et pragtfuldt privat badeværelse kostede 80 shilling med al komfort.

### Nyt fra fabrikerne.

Vi har naturligvis samlet stof til mange interessante reportager fra fabrikerne, og vi har haft lejlighed til at sætte os ind i eksperimenterne med mange tekniske nyheder. Dette stof vil senere komme frem i SMJ, og vi skal i dette nummer indskrænke os til kun at give reelle oplysninger, der kan have interesse for indeværende løbssæson.

BMW, der forøvrigt arbejder med prototypen til den nye personvogn model 501, som skal gå i serieproduktion til august, vil ikke deltage på Isle of Man. Man arbejder videre med den kompressorløse racermaskine, men man finder ikke, at den er fuldt udviklet endnu, skønt den kun ligger 0,3 % under Norton i hastighed i de løb, hvor de to mærker har haft lejlighed til konkurrence. Man nøjes således med at deltage i nationale konkurrencer, og vi får derfor kun BMW at se i kamp med de engelske og italienske maskiner i Tysklands Grand Prix, som tæller til verdensmesterskabskonkurrencen.

Til sidste års løbssæson havde NSU konstrueret en 4-cylindret kompressorløs motor på 500 ccm. Motoren lå på tværs i stellet og havde således en umiskendelig lighed med Gilera og M.V. Man havde imidlertid uovervindelige vanskeligheder med at synkronisere de fire karburatorer, og man valgte derfor en helt ny vej, nemlig at fjerne den ene cylinder og bruge denne i et helt andet stel. Resultatet blev den lille Rennfox med to overliggende knastaksler. Denne maskine var næsten uovervindelig i



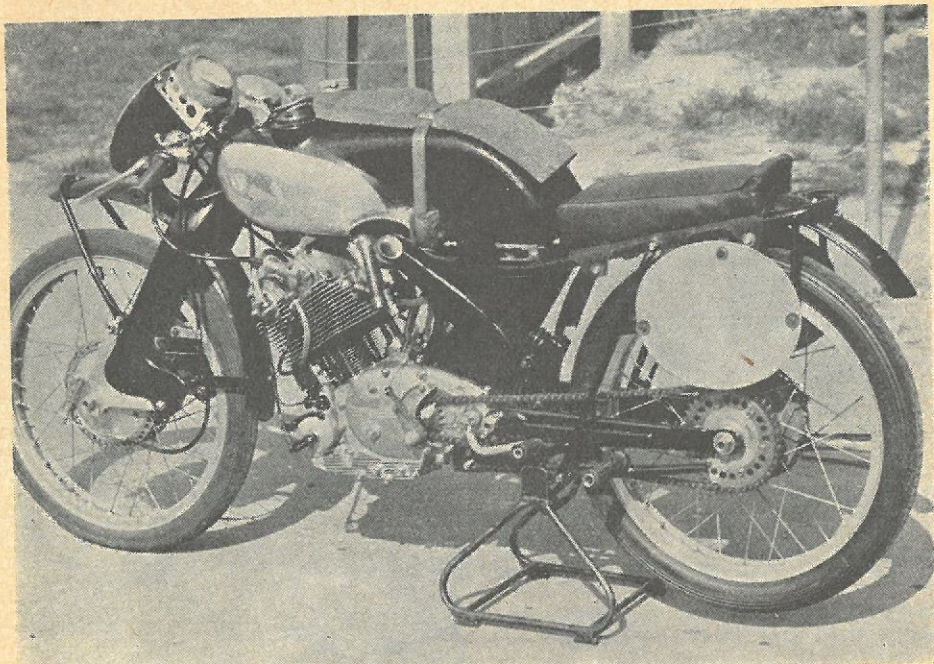
*Den nye to-cylindrede NSU-racer med to overliggende knastaksler. Motor og gearkasse er bygget sammen. Forhjulet er ophængt i en teleskøpgaffel, og tændingen er batteritænding. Denne model finder De tillige på forsiden af dette nummer.*

125 ccm klassen i de tyske løb sidste år, og under alle omstændigheder opnåede den den største hastighed i denne klasse. Motoren yder 12 hk, og maskinens lave egenvægt giver den lille NSU en voldsom acceleration. I år er man gået skridtet videre og har fremstillet en 250 ccm maskine med to cylindre, altså det halve af den oprindelige motor, og denne maskine vil sikkert i høj grad gøre sig gældende i den kommende sæsons 250 ccm klasse. På et direkte spørgsmål om, hvorvidt NSU ville deltage på Isle of Man, svarede pressechef Arthur Westrup, at man muligvis vil deltage i 125 ccm klassen.

DKW synes for øjeblikket mest optaget af at tage konkurrencen op med NSU. Vi håber senere at kunne bringe en omtale af den ny og iøvrigt meget interessante 3-cylindrede DKW, men de reelle facts om denne maskine er endnu ikke frigivet.

Mercedes koncentrerer sig om sportsvognsklassen, og på en forespørgsel om, hvorvidt man kunne forvente at se Mer-





*Kienfox 1952. Den en-cylindrede 125 ccm motor er monteret i et forstærket Fox-stel.*

cedes deltage i Grand Prix løbene efter den nye formel svarede man som ventet, at den nye formel kun var en overgangsformel, der kun gjaldt for et år, og man anså det for vanvittigt at konstruere og bygge en racervogn, der kun kunne køre i een sæson. Når formelen ligger fast for en årrække, vil Mercedes atter interessere sig for Grand Prix sporten.

I modsætning til tyskernes velovervejede og gennemtænkte løbsprogrammer vil Ferrari bygge vogne til og deltage i alle de løb, han inden for rimelighedens grænser vil kunne finde morskab ved. Hans nærmeste fremtidsplaner kender han dårligt nok selv. Måske bygger han i næste omgang en 2,5 liters racer med en-cylindret motor, hvilket han efter eget udsagn kunne have kolossal lyst til. Det impulsive, det improviserede, det overraskende er ikke de mindst charmerende egenskaber hos Ferrai.

### Hjemkomst.

Som altid er det lidt vanskeligt at finde sig til rette, når man vender tilbage til sit hjemland efter længere tids fravær. Man

skal pludselig huske på, at man ikke må køre mere end 60 km/t på landevejen, og man skal helst være total afholdsmand, når man kører motorkøretøj. At vi er ved at gå over grænsen med hensyn til spiritus og motorkørsel her i landet går op for én med al ønskelig tydelighed. Her tør man ikke drikke en pilsner til sin mad, i Frankrig og Italien kører man storartet, selv om man har drukket en halv liter vin til maden og i øvrigt fået et par apéritif. Hvis man med et enkelt trylleslag kunne standse hele trafikken i Paris og undersøge samtlige motorkøreres spirituspromille, ville 90 procent af pariserne sandsynligvis dumpe efter den danske lovgivning.

Vi har i denne artikel kun talt om emner, der interesserer motormænd, og når man sigter alle de forskellige indtryk fra — glemmer Tysklands ruiner, glemmer Dachau-lejrens krematorium, glemmer skudmærkerne i en kasernemur og de mange andre synlige ar, Europa bærer, og stadig fastholder sin beslutning om at se Europa gennem et par motorbriller, så giver denne motorrekonoscering i Europa følgende resultat: Europa har været i krig, og Danmark har tabt.



# ELEKTROTEKNIK

Af C. M. Hansen, Ing. M. af I.

I denne artikel gives en kort oversigt over, hvorledes volt- og amperemetret kan anvendes til målinger i auto-tekniken. Artiklen er en fortsættelse af den i nr. 4 og 5 påbegyndte oversigt over den tekniske elektricitetslære.

På en spændingsreguleret dynamo, der sidder monteret i vognen eller på motoryklen, kan flg. målinger foretages for at konstatere dynamoens drifttilstand:

1. Tomgangsspændingen
2. Ladestrømmen
3. Returstrømmen.

## Tomgangsspændingen.

Hertil anvendes et voltmeter, der tilsluttes dynamoens relæ således som vist på fig. 1 og 2.

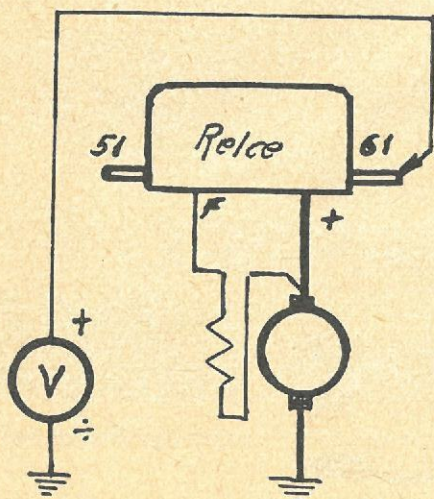


Fig. 1.

Alle forbindelser til vognens øvrige ledningsnet tages af relæet, og et voltmeter tilsluttes mellem dynamoens + klemme og stel. Derefter sættes motorens omdrejningstal op således, at dynamoen løber op til det normale omdrejningstal, og i det øjeblik, da dette passerer, skal tomgangsspændingen aflæses.

Tomgangsspændingen vil for 6 volts dynamoen ligge mellem 7,7 og 8,8 volt og for 12 volts dynamoen mellem 15,0 og 16,6 volt.

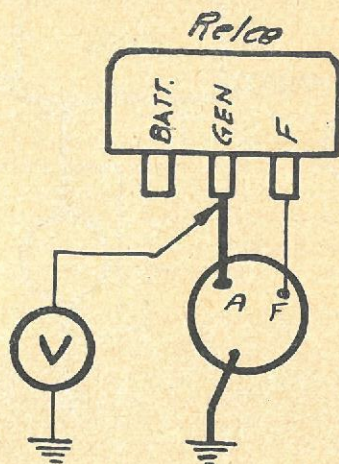


Fig. 2.

Fig. 1 viser forbindelserne for en Bosch-dynamo og fig. 2 for en amerikansk dynamo.

## Dynamoens ladestrøm.

Denne måles med et amperemeter, der tilsluttes direkte i ladeledningen, således som fig. 3 viser det.

Vi lader dynamoens omdrejningstal stadig stige til ca. 30 pct. over det normale omdrejningstal, og vi tilslutter alle vognens strømforbrugere (lygter o. s. v.).

Amperemetret skal nu vise en ladestrøm på 10—12 amp. — lidt over eller under afhængig af batteriets ladetilstand. Er batteriet fuldt opladet, vil Bosch-dynamo kun give en lille ladestrøm.

Svinger amperemeteraflæsningen stærkt, er der en fejl i relæet.

## Returstrømmen.

Retur- eller tilbagestrømmen måles ligeledes med et amperemeter tilsluttet på samme måde som vist i fig. 3.

Motorens og dermed dynamoens omdrejninger lader vi igen stige, indtil der går en ladestrøm til batteriet. Derefter lader vi langsomt omdrejningstallet falde, indtil vi ser amperemetrets viser slår ud til den modsatte side, hvilket vil sige, at der i ladeledningen går en returstrøm — en strøm fra batteriet til dynamoen.



Denne returstrøm opnår ved langsom formindskelse af omdrejningstallet sin

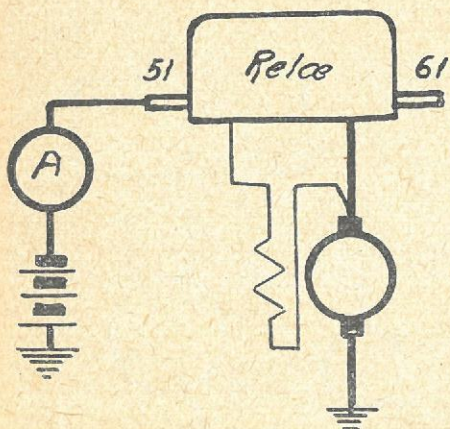


Fig. 3.

højeste værdi, og i det øjeblik afbryder tilstrømsrelæet forbindelsen mellem batteri og dynamo, og amperemetrets viser går tilbage til nulstillingen.

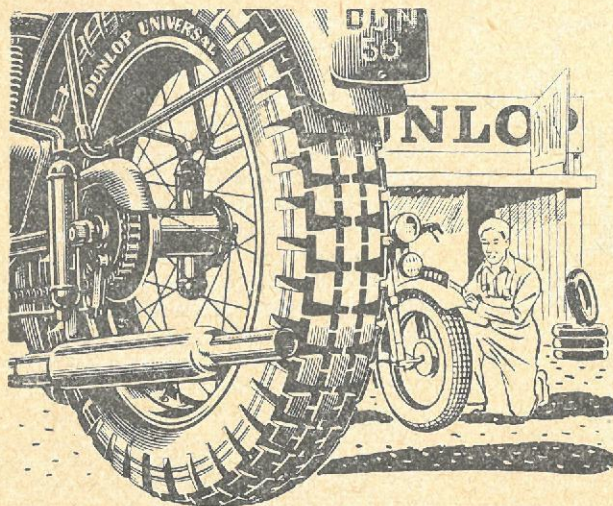
Returstrømmen kan ligge mellem 1 og 7 amp.

Hermed afslutter vi denne lille oversigt over den tekniske elektricitetslære,

Med denne elementære gennemgang håber vi at have bragt en »førstehjælp« til de af vore læsere, der står lidt fremmed overfor problemerne.

For at sætte lidt fart i tingene bringer vi i næste nummer en lille »elektrisk« præmieopgave med beskedne præmier til de tænksomme og energiske deltagere, men herom i næste nummer.

Der er sikkert mange af vore læsere, der enten står overfor et problem med det elektriske udstyr i deres bil eller motorcykle eller blot kunne ønske at få forskellige spørgsmål vedrørende det elektriske system nærmere belyst. Alt kan forklares i Teknisk Brevkasse. For at få den rette forståelse af arbejdet med det elektriske udstyr må man imidlertid først have fuldkommen klarhed over grundbegreberne og de elektriske måleenheder, af hvilken grund det måske ville være klogt at repetere denne lille artikelserie.



Der er et  
**DUNLOP**  
Motorcykledæk til  
ethvert Formaal

# DUNLOP



DUNLOP RUBBER CO. A/S, Vennemindevej 30 Ø.

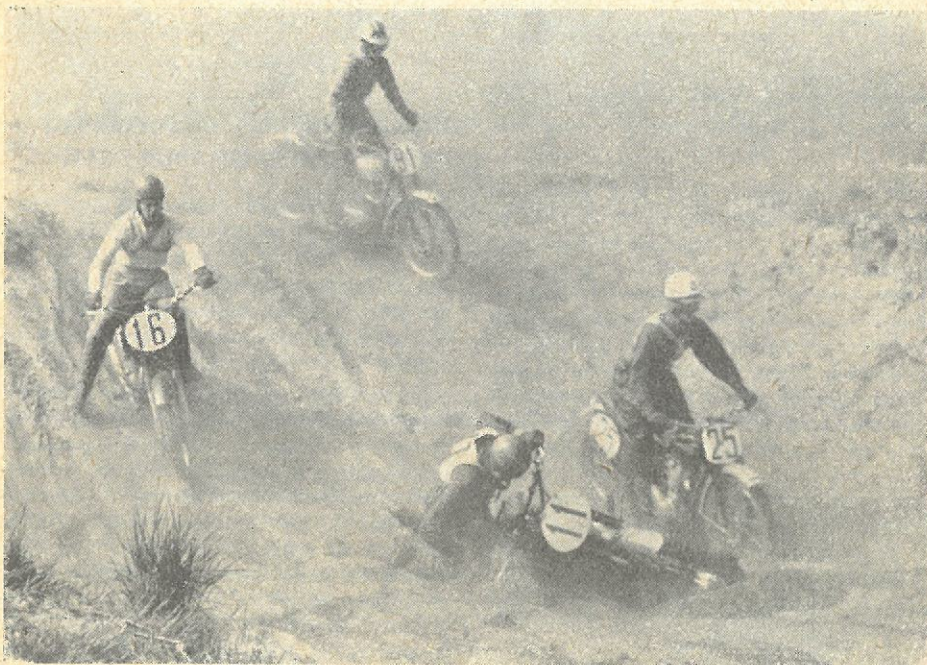


# SAXTORP MOTO-CROSS

SVENSKERNE HAR FÅET EN OVERLEGEN, SIKKER STIL  
ENGLÆNDERNE DYGTIGE, MEN UHELDIGE

Årets løb på den snart klassiske bane ved Saxtorp viste med al ønskelig tydelighed, hvilken udvikling moto-cross sporten har gennemgået i Sverige, siden denne gren af motorsporten blev indført netop på denne bane for seks år siden. Svenskerne bliver stadig mere sikre i stilen, og medens englændere som F. Rist og andre fra

gange i finalen, hvilket vil sige, at de ryttere, der deltog i finalen, ialt kom til at køre 73,6 km i det mest ujævne og vanskelige terræn, man overhovedet kan tænke sig kørt med nogenlunde fart på maskinen. Der er mindst 25 sving, et par dybe grave og en langside så ujævn som en græsmark pr. omgang. Intet under at de fleste kørere



*Der opstod mange kritiske situationer i Saxtorppræsen. Her er Sven Arne Nilsson og Ake Persson kommet for tæt på hinanden i en af gravene. Tore Wikard og Allan Persson må finde vej udenom.*

trial- og scramble-eliten under de første løb på bemærkelsesværdig måde skilte sig ud fra de nordiske kørere, fordi deres sikre og korrekte stil gav dem højere gennemsnitshastighed på en tilsyneladende mere ubesværet måde, kunne de englændere, der deltog i Saxtorppræsen i år, køre hjem og sige, at de havde været i strengt selskab.

Den krogede og snørklede terrænbane er 2300 meter lang, og den blev gennemkørt 12 omgange i de indledende heat og 20 om-

dårligt kunne stå på benene, da løbet var forbi.

Et løb som Saxtorppræsen stiller ganske usædvanlige krav til materiellet. Det er ikke alene motoren og gearkassen, der udsættes for de hårdeste belastninger, men også for- og haghjulsaffjedringen, kæder, ja selv skærme og stel bliver underkastet en »test«, som de respektive maskiners konstruktører ikke kan få bedre på fabrikkens prøveterræn.





Eje Bergman, Matchless, lander på forhjulet i Saxtorp.

De to indledende heat blev vundet af henholdsvis Kuno Johansson, B. S. A., og John Every, B. S. A. I slutheatet tog de tre englændere Basil Hall, Phil Nex og John Avery (alle B. S. A.) føringen tæt fulgt af den svenske elite. På 5. omgang styrtede Phil Nex så uheldigt, at han brækkede et par ribben. John Avery og Kuno Johansson duellerede på dette tidspunkt om førstestpladsen foran Basil Hall og Sven Svensson. Avery forsøgte derefter en spurt, og



Arvid Carlsson, Triumph, kommer springende op fra en af gravene.

det lykkedes også for ham at få et godt forspring foran Kuno Johansson, men på 12. omgang fik englænderen maskinskade, hvorefter Kuno Johansson ikke var truet resten af løbet. Bag ham lå englænderen Hall som nr. 2 fulgt af Hans Danielsson og Sven Svensson, sidstnævnte med et punkteret baghjul. Resultatet blev derefter, at Kuno Johansson vandt i tiden 1.01,56, nr. 2 blev Basil Hall 1.02,08, nr. 3 Eric Ericsson 1.03,29, nr. 4 Hans Danielsson 1.04,00, nr. 5 Sven Svensson 1.05,19 og nr. 6 Bill Nilsson 1.05,42. De danske kørere Knud Nielsen, Gunnar Duc og Ejvind Hansen kæmpede bravt, men de kunne ikke klare sig i den hårde konkurrence.

★

## BELGISK SEJR I DET FØRSTE MOTO-CROSS GRAND PRIX

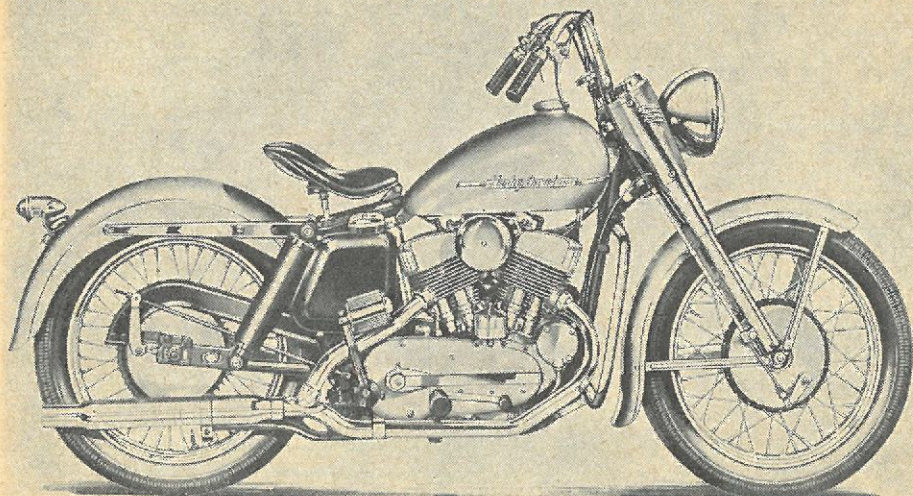
Søndag den 1. juni kørtes det italienske Moto-Cross Grand Prix ved Imola, Norditalien, og det blev tre belgiske ryttere, der tog de første tre pladser hjem. Løbet var det første i serien om europamesterskabet, og 20.000 tilskuere prøvede med tilråb at overdøve motorecyklerne.

I det sidste og afgørende heat startede 16 ryttere. Selvom banen var forholdsvis kort, hød den dog på tilstrækkelig mange vanskeligheder, og dertil kom en permanent støvsky, som maskinerne rejste over hele banen. Støvet nedsatte sigbarheden til nogle få meter, og rytterne måtte tage de tildækkede briller af for i det hele taget at kunne se noget. Vinder blev Auguste Mingels, Matchless, foran Harold Cox, Matchless, og Victor Leloup, FN. Mingels satte omgangsrekord på sin 7. omgang, som han kørte på 40,4 sekunder. Hans samlede tid for de 45 km blev 53 min. 25,6 sek.

*Velocette*

KVALITETS MÆRKET





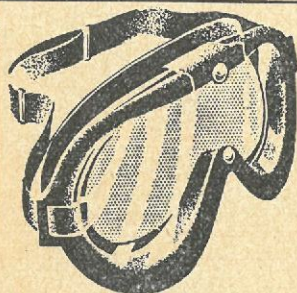
Den nye 750 ccm Harley-Davidson med to-cylindret motor på 30 hk.

## NY HARLEY-DAVIDSON MED FODGEAR OG BAGHJULSAFFJEDRING

For tid til anden meddeler amerikanerne, at de har fremstillet en motorcykle, der i sin konstruktion er »revolutionerende i motorcykleindustriens historie«. Harley-Davidson har nu startet en sådan revolution med sin nye model K. Den epokegørende nyhed består i, at motor og gearkasse er bygget sammen, og maskinen er forsynet med baghjulsaffjedring.

Spøg til side — der er trods alt noget nyt i, at en to-cylindret V-motor på 750 ccm har motor og gearkasse bygget ud i eet. Topstykkerne er konstrueret på en særlig

måde, der virker effektivt støjdæmpende. Smøresystemet er tørsumpsmøring. Forkæden løber i oliebad, og gearkassen har fire udvekslingsforhold med fodskifte. Baghjulet er ophængt i en svinggaffel, og mellem denne og stellet er indskudt teleskopisk indkapslede fjedre sammenbygget med hydrauliske støddæmpere. Teleskopforgaflen er ligeledes forsynet med hydraulisk dæmpning. Man kan således ikke sige, at denne model virker revolutionerende ny, men den bryder afgørende med amerikansk konstruktionspraksis.



### U. S. ARMY MODEL

klar, splintsikker  
og udskiftelig rude

kr. 14.-

sendes portofrit pr. efterkrav

## MOTOR DRESS tilbyder

Forsendes overalt  
pr. efterkrav

Ridebenklæder berømt for snit og pasform

Læderveste amrk. flyvermodel med stof og

varmt pelsfor fra ..... kr. 198.00

Oilskinsfrakker enkelte og med for fra .... - 39.15

Gummifrakker sorte, flere modeller, velegnet  
til motorkørsel.

Køretæpper (kraftig, vandtæt kalechedug) .. - 29.50

Nyrebelter prima kvalitet ..... - 21.50

## MOTOR DRESS

BLÅGÅRDSGADE 24  
TELEFON NORA 2536



# NYT SVENSK T. T.

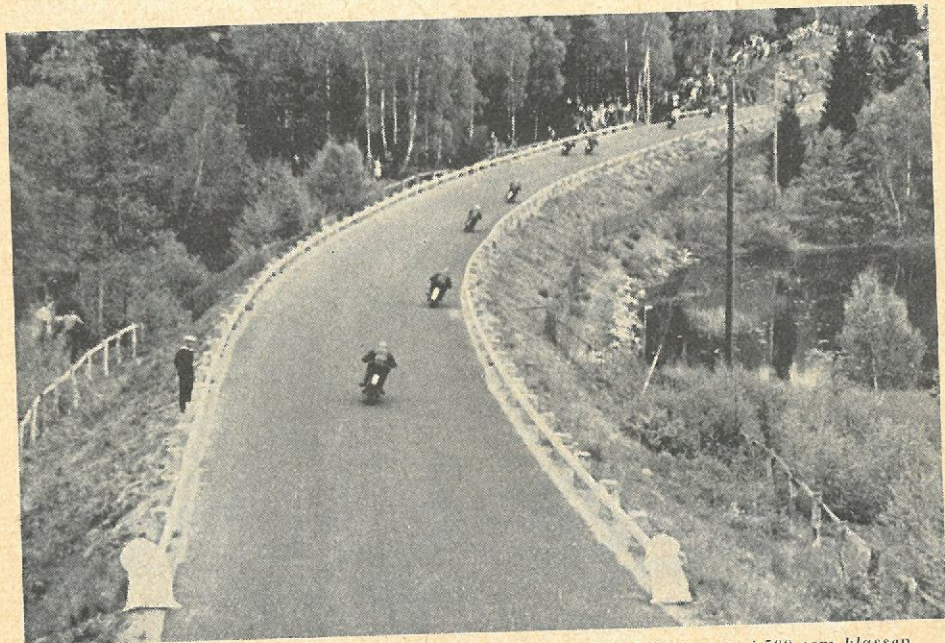
## KUNO JOHANSSON SUVERÆN I SOL-LOPPET

Svenskerne har fået et nyt T. T. løb, nemlig Syd-Ostsvenska Landsvägsloppet, der kørt for første gang i Holmsjö søndag den 25. maj, og om en måneds tid kommer der endnu en svensk T. T. premiere i Falkenberg. Svenskerne kan sagtens, dels har de energiske ledere inden for motorcykle- og bilsporten, og dels kan de få lov til at afspærre landevejene. I 350 ccm racerklassen fik man et uhyre spændende løb at se. Kuno Johansson tog straks føringen, men måtte udgå på grund af karburatorfejl, hvorefter finnen Curt Ginman, AJS, lagde sig i spidsen med et godt forspring foran Hans Danielsson. På 17. omgang havde Danielsson kørt sig så meget ind på finnen, der tilsyneladende var blevet træt, at han kunne overhale med så stort et kraftoverskud, at han kunne beholde en sikker føring til mål. Den 6,6 km lange bane bestod af en ca. 3 km asfalteret langside med en blød, hurtig kurve på midten. Derefter kom et hårnålesving, og en noget bugtet grusvej førte tilbage til målet.

Svenskerne havde en stor fordel ved at være vant til at køre på grusvej, men dette skal ikke forstås som nogen undskyldning for de andre nordiske kørere, eftersom svenskerne også var de hurtigste på den asfalterede langside. Svend Aage Sørensen kunne ikke rigtig gøre sig gældende på denne bane, og den anden danske deltager, Verner Grønlund Andersen, følte sig direkte utilpas ved grusvejen, der ivotrigt var fast og jævn. Resultatet af de 20 omgange blev:

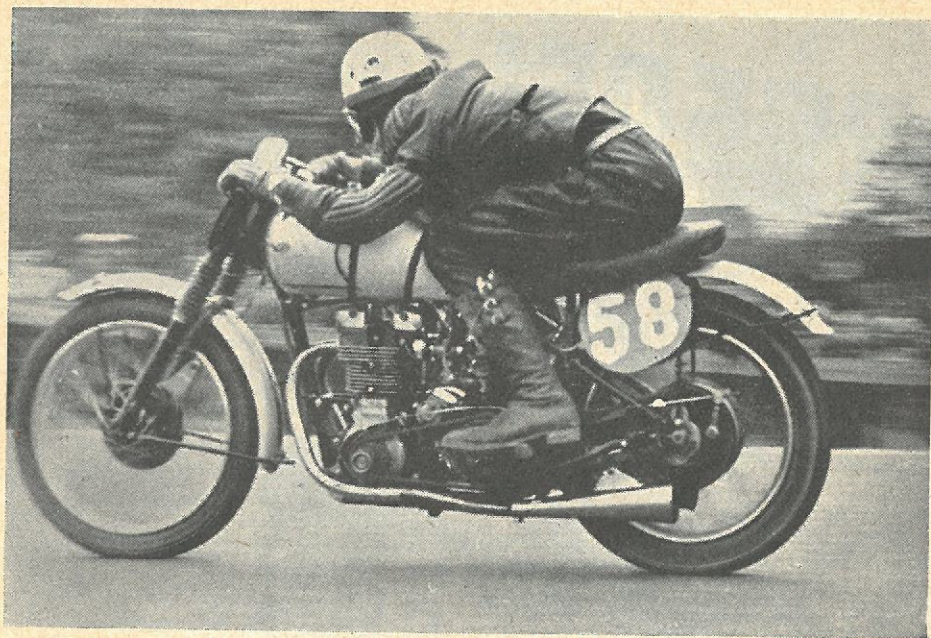
1. Hans Danielson, A.J.S., 1.06.37,0
2. Curt Ginman, A.J.S. 1.06.45,03
3. Ove Lundell, Velocette 1.06.55,2
4. Torleif Andreasen, Velocette, 1.07.10,6
5. Olli Riekkii, A.J.S. 1.07.22,3
6. Sv. Aa. Sørensen, Norton, 1.07.56,7

I 500 ccm klassen førte Kuno Johansson, Triumph, fra start til mål med et godt forspring foran Allan Ljungstrand, Triumph, der lå som nr. 2 løbet igennem. Kuno Johanssons Triumph gik som lyn og tor-



Den bløde og hurtige kurve midt på langsiden. Her ses nogle af deltagerne i 500 ccm klassen umiddelbart efter starten. Hastighederne på langsiden lå oppe under 200 kmjt.





*Vinderen af indbydelseløbet, Börje Sundén, i fuld fart på sin Triumph Tiger 100.*

den, og hans omgangsrekord lød på 130 km/t. På hver omgang øgede han sit forspring betydeligt, og først da depotet gav signal, satte han tempoet lidt ned. Kuno Johansson var så suveræn, at interessen samlede om kampen for andenpladsen. Allan Ljungstrand lå som en sikker nr. 2, indtil styrebremsen holdt op med at fungere, hvorfor han måtte tage det lidt mere forsigtigt. Olle Nygren vandt godt ind på Ljungstrand, og da de to ryttere gik over mållinien, lå Olle Nygren en maskinlængde foran Ljungstrand. Olle Nygren blev imidlertid idømt et minuts tillæg på grund af tyvstart, hvilket resulterede i, at han kun kunne opnå en 6. plads. Resultatet blev:


1. K. Johansson, Triumph, 1.04.45,3
2. A. Ljungstrand, Triumph, 1.04.45,3
3. Werner Lorentzen, Norton, 1.05.20,7
4. L. Carlström, Triumph, 1.05.22,3
5. Sigvard Ryd, Triumph, 1.05.23,2
6. Olle Nygren, Norton, 1.05.44,8

Iøvrigt blev der kørt et indbydelseløb over 10 omgange. Dette blev vundet af Börje Sundén, Triumph, i tiden 32.27,3 med S. Pettersson, Triumph, som nr. 2 i tiden 32.40,8. Letvægtsklassen, for maskiner med slagvolumen fra 125 til 175 ccm,

der blev kørt over 5 omgange, blev vundet af Jerker Ström på den specialbyggede Velocette. Tiden var 21.09,1. Denne snart berømte Velocette er iøvrigt et af de morsomste stykker tuningsarbejde, vi længe har set. På 2. pladsen kom Henry Bohlin på Puch Sport Special.

Det er med glæde, at vi ser T. T. sporten florere i Sverige — det giver da de danske kørere en lille chance for at dyrke den ædlestegren indenfor motorcyklesporten. Det er også med en vis bitterhed, at man kan konstatere, at der endnu ikke har været mulighed for at køre et dansk T. T. siden eksperimentet ved Køge.

**Motorcykle-Værksted**  
 Specialværksted for  
**INDIAN-RUDGE**  
 RESERVEDELE OG Udstyr  
 Aut. Indian-forhandler



**BECH**  
 Iagensevej 101 . Iaga 4426



# CSEPEL

125 cc

250 cc



## To symboler på pålidelighed

De perfekte motorcykler til sport — fornøjelse — transport

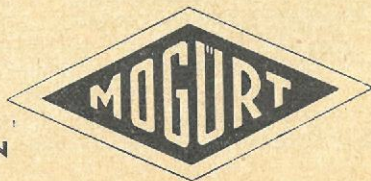
2-takts, fladstemplet motor,  
sammenbygget med gearkasse for fodkontrol

De luxe udstyr

Lavt brændselsforbrug — Præcisionsfabrikat

## MOGÜRT

Hungarian Trading Company for Motor Vehicles  
Budapest 62, P. O. B. 249 UNGARN





# teknisk **BREVKASSE**

Undertegnede beder Dem hermed besvare følgende spørgsmål:

- 1) Hvad er den omtrentlige pris for en 125 ccm to-taktsmotor?
- 2) Hvor meget følger der med motoren, når den købes særskilt?
- 3) Skal man have indkøbstilladelse til en motorcykle, som man vil anvende til løb?  
*Spørge-Jørgen, Århus.*

*Ad 1. Ca. kr. 800,—.*

*Ad 2. Med motoren følger svinghjuls-magnet eller dynamo samt gearkasse og karburator.*

*Ad 3. Der skal ikke indkøbstilladelse til en maskine, der ikke skal indregistres, men det bliver sikkert vanskeligt at finde en forhandler, der vil levere en maskine uden indkøbstilladelse, eftersom han får valuta til en ny maskine, hver gang han leverer en motorcykle mod indkøbstilladelse.*

Jeg har en DKW motorcykle fra 1930, som jeg har monteret med en DKW motor 34 model med svinghjulsdynamo, men den lader ca. 30 ampère ved lav hastighed. Jeg har derfor købt et spændingsrelæ Lucas M.C.R. 2L 6 volt, men dynamoen lader stadig 20—25 ampère. Jeg vil derfor bede Dem om at forklare mig, hvordan ledningerne skal forbindes.  
*S. K., Give.*

*Når Deres svinghjulsdynamo lader 30 ampère, må vi kort og godt sige: nej, den gør ikke, eftersom det må betragtes som en fysisk umulighed. Det er mere sandsynligt, at det er 30 watt, der er tale om, hvilket altså svarer til ca. 5 ampère, hvilket må siges at være normalt. Hvis Deres ampèremeter trods alt har vist 30 a m p è r e , vil vi tilråde at sende instrumen-*

*tet til eftersyn. Polskruerne på det omtalte Lucas-relæ skal forbindes således: F til dynamoens feltvikling, A til akkumulatoren, D til dynamoens udgående + ledning og E til stelforbindelse. Bogstaverne står på relæet.*

Vil bladet ikke venligst besvare følgende, gerne i brevkassen.

En mand køber en ny motorcykle af en type, der må føre bagsæde. Han har ikke brug for et sådant og indregistrerer uden dette, og der står altså på attesten »indrettet til at føre een person«.

Kort tid efter bestemmer han sig om og lader bagsæde påsatte med håndbøjle o. s. v., som det kræves. Politiet bemærker tilfældigvis dette, og det møder op og kræver under bødetrusel motorcyklen synet om.

Er dette et berettiget krav?

*C. S., Middelfart.*

*Ifølge loven er kravet berettiget, idet enhver forandring af et motorkøreløj skal anmeldes, således at ændringen kan blive noteret på nye papirer. Dette kan kun ske, efter at køretøjet påny er blevet synet, og efter at ændringen er blevet godkendt af de motorsagkyndige. Man bør derfor altid indregistrere en motorcykle med bagsæde — uanset om man ønsker at benytte bagsæde eller ikke. Ifølge lovens bogstav skal det selvfølgelig også anmeldes, hvis man pletter bagsædet af en maskine, der er indregistreret med bagsæde, men vi har til dato ikke hørt tilfælde, i hvilke der er blevet gjort indvendinger, fordi et bagsæde er blevet afmonteret, men man ved selvfølgelig ikke, hvilke højdepunkter hysterioriet kan nå i dette land.*

Sidste år købte jeg en Husqvarna motorcykle 120 ccm to-takt model 27, årgang 1950. Motoren er god, men jeg kan ikke



# LUCAS

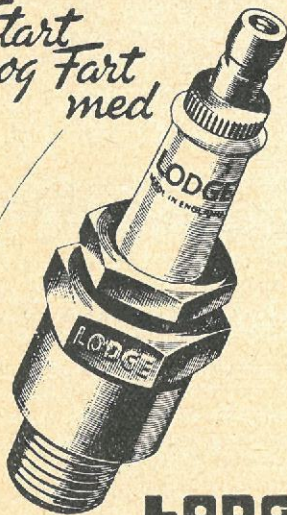
## AQ 6



### UNIVERSAL-TÆNDSPOLE

er af ganske usædvanlig styrke og kvalitet — og til en populær pris: kr. 35,10. Konstrueret specielt til brug for både 6- og 8-cylindrede vogne med 6-volt anlæg. Ulorandret højeste ydeevne over hele speedometerskalaen.

*Start  
og Fart  
med*



**LODGE**  
*tændrør*

**KETNER**  
AXEL KETNER · KØBENHAVN

VORDINGBORGGADE 6-8, Ø. TRIA 3131  
CITY-DEPOT, NØRREVOLD 9 · KBHVN. K

køre mere end cirka 1200 km, så er tændrøret brændt op, selv Bosch 225 og lignende tændrør. Jeg kører ikke hårdt, men hvis jeg kører med håndtaget i bund i højst fem minutter, sidder der straks et stykke koks imellem elektroderne i tændrøret, selv om motoren lige er blevet rensset for sod.

Da jeg havde tilkørt motoren, kom der en mindre strålespids i — nr. 60 —, hvad der skulle ifølge instruktionsbogen. Kan det være årsagen til de afbrændte tændrør?  
K. O., Højrup pr. Taulov.

*Opgaven er lidt vanskelig for os, eftersom vi ikke kan blive klar over, om rørene er for varme eller for kolde. Når De skriver, at rørene bliver brændt, kunne det tyde på, at rørene havde det for varmt, men når De taler om koksstykker, kunne det jo unægtelig lyde, som om røret blev sodet til. Det rigtige rør er Lodge C 3 eller KLG M 50, hvilket svarer til Bosch 145 til almindelig kørsel, og et noget hårdere rør, f. eks. KLG M 60 eller lignende til hårdere kørsel. Hvis maskinen ikke kan holde disse rør rene og uforbrændte, må fejlen søges i forkert karburering, forkert tændingsindstilling (i sjældnere tilfælde), for rigelig oliemængde i benzinen eller manglende rensning af udblæsnings-systemet.*

Jeg har med interesse læst artiklen om motorecyklernes affjedringsystemer. Hvorfor ikke bøjne en teleskop med drivakslen som centrum? Jeg har intet særligt kendskab til teleskoper, men de tekniske vanskeligheder ved fremstillingen skulle vel ikke være uovervindelige.

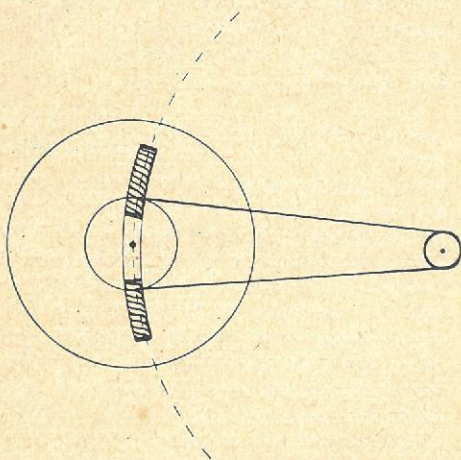
Jeg vil bede Dem være så venlig at oplyse mig om, hvornår en Puch skifter til overgearet, og på hvilken måde overgearet sættes i funktion.

H. K., Ryslinge.

*Der er to ret væsentlige ulemper ved den foreståede baghjulsaffjedring. For det første vil den være overordentlig kostbar at fremstille, og for det andet — og det er det væsentligste — vil man kun opnå konstant kædespænding under baghjulets affjedring, sålænge baghjulet har en ganske bestemt afstand fra gearkasseakslens centrum. Denne afstand skal selvfølgelig være lig radius i den cirkel, som baghjulsaffjed-*



ringens form skal være et udsnit af. Man vil således ikke have mulighed for at regulere kædens spænding ved at flytte baghjulset frem eller tilbage. En eller anden



form for kædestrammer vil ikke hjælpe på dette problem, da man i så tilfælde nøjagtig lige så godt kunne anvende en baghjulaffjedring, der giver uensartet

kædespænding. Årsagen til at man ikke bruger kædestrammere på motorcyklernes bagkæder er den, at det store træk i kæden ville kræve en ganske kolossal belastning af kædestrammeren, hvilket ville medføre et stort krafttab og en hurtig nedbrydning af kæden. Den foreslåede baghjulaffjedring vil derfor kun være anvendelig i forbindelse med racer- og rekordmaskiner, hvor fremstillingsomkostningerne spiller en underordnet rolle, og hvor omkostningerne til nye kæder alligevel er en naturlig post på budgettet.

Puch's overgear er ganske simpelt fjerde gear, i hvilket udvekslingsforholdet er 0,7:1. Tredie gear er almindeligt gear til bykørsel i trafik, medens fjerde gear først bruges, når hastigheden overstiger 55 km/t.

Min Hillman Minx 1939 er i efteråret blevet forsynet med 4 nye originale støddæmpere, hvilket var en ret kort fornøjelse, da disse allerede er mere eller mindre uvirksomme efter 5000 km's kørsel. Findes der støddæmpere, der nogenlunde let kan monteres på denne vogn — støddæmpere som er holdbare og helst ret

*Går turen sydpå i bil  
spar tid og penge*  
**REJS OVER**

**GEDSER**

**GROSSENBRÖDE**

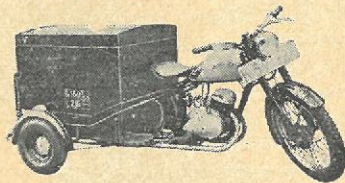
**Reservering af plads** for automobiler på færgen kan ske gratis ved henvendelse til **en hvilken som helst statsbanestation** på Sjælland-Falster, tidligst 28 dage før rejsen.

Bed i god tid Deres station sikre Dem plads.  
Fra Gedser daglig kl. 10,25, på lørdage og søndage i tiden 14/6-31/8 dog også kl. 19,15.  
Fra Grossenbrode daglig kl. 14,50, på de nævnte lørdage og søndage også kl. 23,30.  
3 timers overfart = 3 timers ideel fritid undervejs.

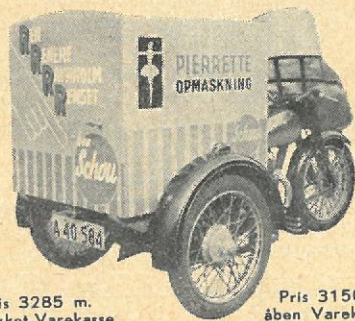
**STATSBANERNE**



**Grønthdl. - Slagtere - Købmænd  
Industri - Handel - Haandværk  
Transportproblemet kan løses  
med et Jawa eller CZ Køretøj**



Effektive bremses på alle hjul  
Teleskopaffjedring — Differentiale



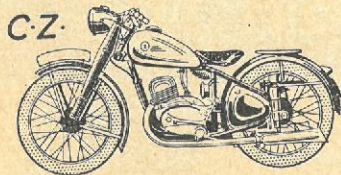
Pris 3285 m.  
lukket Varekasse

Pris 3150 m.  
åben Varekasse

36 km pr. ltr. - Last 215 kg. - Omg. Levering

**Mod købstilladelse leveres**

JAWA 350 ccm, 3300 kr. excl. omsætning  
JAWA 250 ccm, 2900 kr. excl. omsætning  
CZ 150 ccm 2150 kr. excl. omsætning



CZ 125 ccm, som ill. m. fjedrende bagstel, indbygget karburator og akk., leveres med omsætning, kaskoforsikring, skat, nr. plade og benzin klar på købers navn kr. 2380.

Lad os tale om betingelserne

**ERIK ORTH LYNGBYVEJ 36,  
KØBENHAVN**

C. 12.372 - C.12.375

Nærmeste forhandler anvises

Forhandlere antages i ledige distrikter

stive og dobbeltvirkende? Dersom dette kan bekræftes, er jeg taknemmelig for at få det forhandlende firma opgivet.

Jeg kunne tænke mig at forbedre vognens acceleration noget ved at bruge en karburator med accelerationspumpe. Hvilken størrelse og type og fabrikat kan i så fald bruges?  
Alex.

Der er garanti på de monterede Girling støddæmpere for de første 10.000 km's kørsel, og vi vil derfor foreslå Dem at sende dæmperne ind til Fa. Axel Ketner, Vordingborggade 6—8, København Ø., da dette firma har specialværksted for og repræsentation af Girling støddæmpere. De nye Hillman modeller er monteret med dobbeltvirkende Armstrong støddæmpere, men disse kan ikke monteres på de ældre modeller. Det kunne vel ikke tænkes, at støddæmperne mangler olie? Hillman Minx 1939 kan med stor fordel monteres med en karburator med accelerationspumpe. Den rigtige type er Solex 32 PBIC. Karburatoren kan ikke monteres umiddelbart på manifolden, men der findes et derlil egnet mellemstykke, der gør monteringen uhyre simpel. Denne karburator og mellemstykket kan fås hos P. M. Budtz & Co., Åbenrå 29, København K. Husk at opgive model og årgang.

Vil De venligst opgive mig tophastigheden på en Nimbus i andet gear, da jeg mener, den er over 100 km/t. Hvordan kan det være, at der ikke er indkapslede ventiler på en Nimbus, for det er der jo på alle nyere motorcykler, og så udvikler den jo ikke så mange hk i betragtning af motorens størrelse. Hvor mange km kan en Nimbus gå uden hovedreparation?  
K. A.

Tophastigheden i 2. gear er 100 km/t. Man har gjort forskellige eksperimenter på fabriken med indkapsling af ventilerne, men har ikke fundet nogen tilfredsstillende løsning endnu. Ventilerne lader sig selvfølgelig let indkapsle, men med knastakstens placering er det vanskeligt at finde en metode, der dels holder støv og snavs ude, og dels giver lige så effektiv køling af ventiler og topstykke.

Et sted mellem 10.000 og 200.000 km, det kommer an på hvordan den køres og passes.



## Nyt Racer-materiel

I den det første løb i verdensmesterskabs-serien, Schweiz Grand Prix, har de store fabriker som en slags generalprøve delta-get i forskellige, mindre betydningsfulde løb, og det teknisk interesserede publikum har her fået lejlighed til at se de nykon-struktioner, med hvilke man i denne sæ-son skal kæmpe om verdensmesterskabet.

Den største overraskelse har AJS beredt, idet fabriken har videreudviklet model 7 R. Motoren i de nye 350 ccm fabriksracere er i virkeligheden en fuldkommen nykon-struktion. Boringen er 75,5 mm, slaglæng-den 78 mm, og der er een indsugningsventil og to udblæsningsventiler. Motoren er såle-des blevet dobbeltportet, hvilket kunne tyde på, at ventildiagrammet er blevet væ-sentlig ændret. Ventilmekanismen er me-get særpræget, idet knastakslen på de tid-ligere modeller er blevet erstattet af en mellemaksel, der drives med kæde fra krumtapakslen. Denne mellemaksel driver to vinkelaksler, der ligger parallelt med maskinens længdeakse. Disse vinkelaksler betjener ventiler på den ene eller anden måde — hvordan er vi ikke helt klar over, og det er umuligt at få noget at vide på fa-briken. Denne nykonstruktion skulle sam-menlignet med den gamle 7 R motor betyde lavere stempelhastighed, større maksimal-effekt og — ifølge de oplysninger vi har — et bedre drejningsmoment ved moderate omdrejningstal. Foreløbig er denne nye motor blevet bygget ind i et 7 R stel, men fabriken meddeler, at man er ved at frem-stille et nyt stel til denne maskine.

Den to-cylindrede AJS er også blevet ændret til ukendelighed. De vandretlig-gende cylindre er blevet vippet op til en vinkel på 45°, og følgelig er cylindrene ble-vet støbt på en anden måde, således at køleribberne ligger cirkulært rundt om hver cylinder og ikke som tidligere, da de lå radiært rundt om cylindrene. Maskinens tyngdepunkt er ganske vist blevet hævet noget på denne måde, men samtidig er det blevet flyttet en del tilbage. Ifølge sagkyn-dige udtalelser havde den tidligere model for ringe vægt på baghjulet. Den oprinde-lige konstruktion, i hvilken motoren er sammenbygget med gearkassen, er bibeholdt, og resultatet er blevet, at det har været muligt at gøre hjulafstanden min-



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

# STEMPELRINGE

1200 forskellige  
størrelser Stempel-  
og Olieringe paa  
Lager

## Københavns Cylinder Service

v/ Ove Jørgensen

Nørrebrogade 209-211  
Ægir 851-2403  
København N.



dre, hvilket har været af overordentlig stor betydning for maskinens styring.

Norton har som tidligere meddelt kun foretaget ubetydelige ændringer. Baghjulsophængningen er blevet ændret lidt således, at de teleskopisk indkapslede fjedre nu hælder lidt forover, og i stedet for den silent bloc, der tidligere udgjorde svinggafflens leje, har man monteret et regulært metalleje. På 350 ccm maskinerne omslutter køleribberne nu den lodrette aksel mellem krumtap- og knastaksel. Baghjulets kædehjul er blevet flyttet over i navets højre side, således at det ikke kan

blive påvirket af varmen fra bremsetromlen. Kædehjulet er fremstillet i duraluminium, der som bekendt udvider sig ret mærkbart ved selv beskedne temperaturstigninger. Dette medførte, at kæden blev strammet for meget, når kædehjulet udsattes for varme fra bremsetromlen.

Man kan iøvrigt med glæde hilse den stigende internationale interesse, landevejs-sporten er genstand for. Denne sæson bliver ikke et soloridt for Norton med svag og tilfældig modstand fra Gilera og AJS — der bliver virkelig kamp om hvert løb i denne sæson.

## FRA BANE OG VEJ

Af *Observer*

*Italien.*

Den altoverskyggende begivenhed i maj måned var *Mille Miglia*. Over 600 vogne var anmeldt, og i de sidste dage inden starten sværmede utallige biler med den lille mærkeseddel »Mille Miglia — concorrente in prova« den knapt 1600 km lange strækning rundt. *Mercedes-Benz* havde al-

lerede gennem to måneder haft fire af de nye 300 SL-vogne med køreere, 40 (skriver fireti) mekanikere og en større stab under ledelse af Oberingenieur *Neubauer* i Italien for at gøre en virkelig velforberedt indsats.

Forudsigelserne om, at den afgørende kamp ville komme til at stå mellem *Mercedes*-holdet og det officielle fabrikshold fra *Ferrari* slog til, men det var nær gået anderledes.

Mens *Mercedes* afviklede træningen ganske planmæssigt, havde *Ferrari* det handicap, at hans førstekører, »*Gigi*« *Villoresi*, otte dage inden løbet kom lettere til skade under hjemturen fra Grand Prix de Marseille og derfor ikke kunne køre med. I sidste øjeblik blev *Giovanni Bracco* overført fra et af de mange private *Ferrari*hold, *Scuderia Guastalla*, til fabriksmandskabet, som desuden bestod af *Taruffi*, *Bornigia* og *Scotti*.

Løbet blev kørt i det traditionelle regnsky, der polerede vejene så glatte, at den ene vogn efter den anden kom galt af sted, to køreere mistede livet, men det er utroligt, at der ikke skete flere alvorlige ulykker.

Pladsen tillader ikke en udførlig gennemgang af løbet, der kulminerede i en forbitret duel mellem *Bracco* og *Karl Kling*, der førte en af *Mercedes*-vognene. I *L'Aquila*, omtrent midtvejs, førte *Kling* med 13 min. 32 sek., men i Rom havde *Bracco* halet ind på den tyske vogn. Det siges, at den vogn, der fører i Rom, aldrig vinder løbet. Ganske vist blev denne tradition brudt sidste år, men denne gang holdt den. Langsomt, men sikkert reducerede *Bracco* afstanden. Over de vanskelige



*Ferrariholdet klar til start i Mille Miglia.*



bjergstrækninger mellem *Firenze* og *Bologna* faldt afgørelsen, og *Bracco* vandt med 4 min. 39 sek.s forspring efter 12 timers, 9 minutters og 45 sekunders kørsel. Gennemsnitshastigheden var 128,59 km/t, *Kling* blev nummer 2 med 127,8 km/t, og på tredjepladsen kom den aldrende, men aldeles virtuose kører *Luigi Fagioli* med en *Lancia Aurelia* (123,4 km/t). Denne tredjeplads er måske løbets fornemste præstation, da *Lancia'en* kun er på 100 hk — men det er yderst sjældent, at de meget kraftige vogne kan bruge deres mange kræfter på de våde, norditalienske veje.

Efter *Mille Miglia* fulgte *Gran Premio di Napoli*, som blev vundet af *Farina* med en firecylindret 2 liters *Ferrari* (105,3 km/t) foran *Taruffi*, der kørte en vogn magen til, men løbet havde nærmest karakter af en *Ferrari*-procession.

#### England.

Det af *British Racing Drivers' Club* arrangerede »Daily Express Trophy Meeting« på *Silverstone* den 10. maj bød på helt

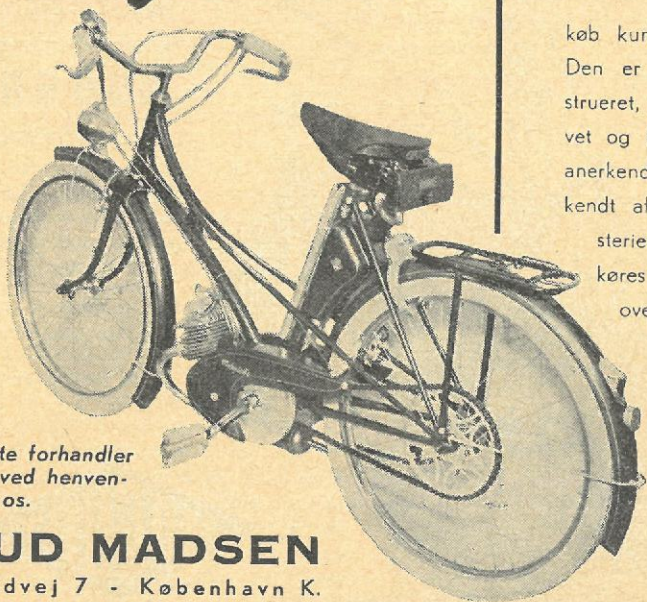
gode løb, og dagens hovedløb over 168 km blev vundet af *Lance Macklin* med en *H. W. M.* (136,6 km/t). Desværre lykkedes det ikke at få lokket *Ferrari's* fabrikshold til *England* på grund af *Neapel-løbet* og det forestående schweiziske *Grand Prix*.

#### Schweiz.

12. *Grosser Preis der Schweiz*, det første af årets klassiske *Grand Prix* løb, blev kørt i smukt vejr den 18. maj på *Bremgarten*-banen lige udenfor *Bern*. Da det var første gang, *FII*-vogne skulle køre et verdensmesterskabsløb (500 km eller mindst tre timer), havde løbet ganske særlig interesse, og startfeltet var meget repræsentativt: *Ferrari*, *Simca Gordini*, *Maserati*, *H. W. M.*, *Cooper-Bristol*, *A. F. M.* og *Veritas*.

Ganske vist besatte *Ferrari* de to første pladser, men det var ikke den sædvanlige promenadefart, og de tre timers kørsel afslørede ubarmhjertigt de svage punkter i deltagernes vogne. Af *Ferrari's* fabrikshold nåede kun een, vinderen *Taruffi*, mål. Fa-

# Mobylette



Nærmeste forhandler  
opgives ved henvendelse til os.

## KNUD MADSEN

Toldbodvej 7 - København K.

**BRUG IKKE DERES  
SPAREPENGE TIL  
EKSPERIMENTER**

køb kun Mobylette.  
Den er rigtig konstrueret, gennemprøvet og internationalt anerkendt. Er godkendt af justitsministeriet og må køres af personer over 16 år — bilkørekort tilstrækkeligt.

BYEN 9280

GENERALREPRÆSENTANT OG ENEFABRIKANT FOR DANMARK





Carracciola ved sin Mercedes 300 SL umiddelbart før starten i Bern.

rina og Simon måtte give op. Endnu værre gik det H. W. M.-holdet, idet to af vognene begyndte at tabe baghjulene i alle mulige retninger, hvorfor de to resterende vogne blev trukket ud af løbet. Gordinis vogne strøede forskellige vigtigere bestanddele

omkring sig, og de tyske deltageres vogne brød sammen under det morderiske tempo.

Som sagt vandt Taruffi med 149,34 km/t. Den schweiziske kører Rudolf Fischer blev nummer to med en privat Ferrari, og derefter fulgte Behra (Gordini), Wharton (Frazer-Nash) og Brown (Cooper-Bristol), men Taruffi's vogn lød meget »træt« hen mod slutningen.

Foruden Grand Prix'et kørtes et internationalt sportsvognsløb, Preis von Bern, over en distance af 131 km. Schweizeren Daet Wyler var storfavorit med en 4.100 ccm Ferrari, men knækkede vognens bagaksel på startlinien, hvorefter der var fri bane for Mercedes-kvartetten Caracciola, Lang, Kling og Riess med fire af 300 SL-vognene. I sluttet formation lagde det tyske hold sig i spidsen, men i 13. runde kom Caracciola galt af sted, antageligt fordi en af baghjulsbremserne bed sig fast. Vognen ramte med fuld kraft et træ, blev komplet ødelagt, og med forskellige kvæstelser måtte »der Altmeister« bringes på hospitalet. Caracciola var sluppet heldigt fra sit uheld og er nu i bedring.

Kling vandt med 145,2 km/t fulgt af

Hør nu min gamle ven — din næste vogn skal være med

## ASBERID

bremsebelægning

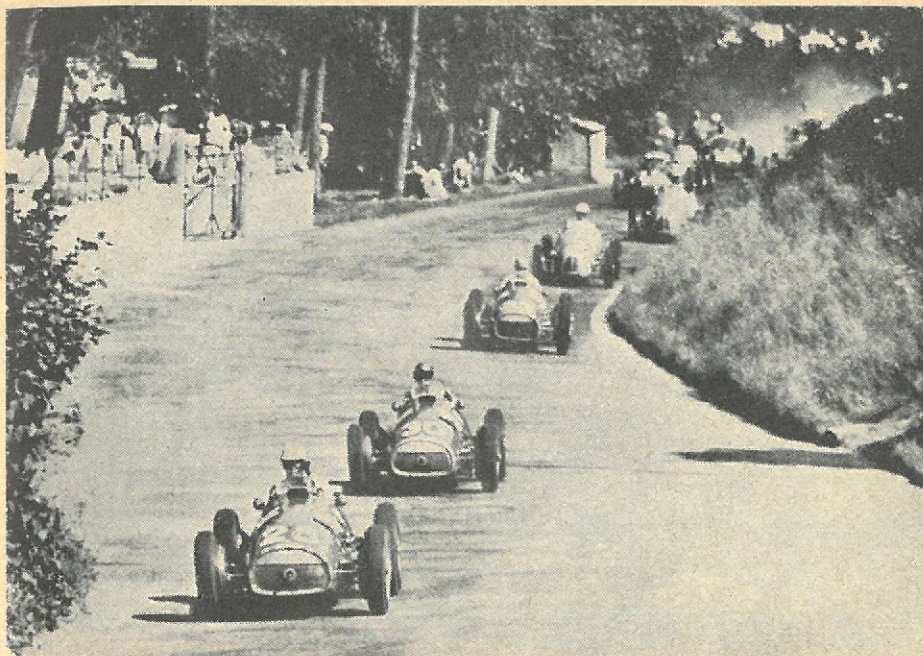
Naturligvis er det umuligt, at få bremsebelægning, som kan garantere mod hensynsløs kørsel, især ved gadekryds men ASBERID bremsebelægning kombineret med sikker kørsel vil beskytte både dit og andres liv.

Exportører:

## MOGURT

Hungarian Trading Company for Motor Vehicles  
Budapest 62, P.O.B. 249. UNGARN





Et samlet felt umiddelbart efter starten i Bern Grand Prix.

Lang og Riess. Derefter kom Duke og Parnell i to Aston Martin.

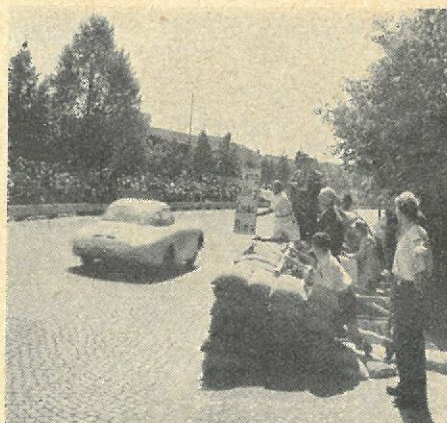
#### Frankrig.

Det andet løb i den franske Grand Prix-serie kørtes i Marseille den 27. april og endte med en overlegen sejr for Ascari, der kørte en fire-cylindret Ferrari med 119,95 km/t i de tre timer, løbet varede.

Tredie løb i denne serie fandt sted på Monthl'héry den 25. maj og blev — som de to foregående vundet af Ferrari, men ikke uden kraftig modstand fra Simca-holdet. Taruffi kørte den vindende vogn (153,40 km/t).

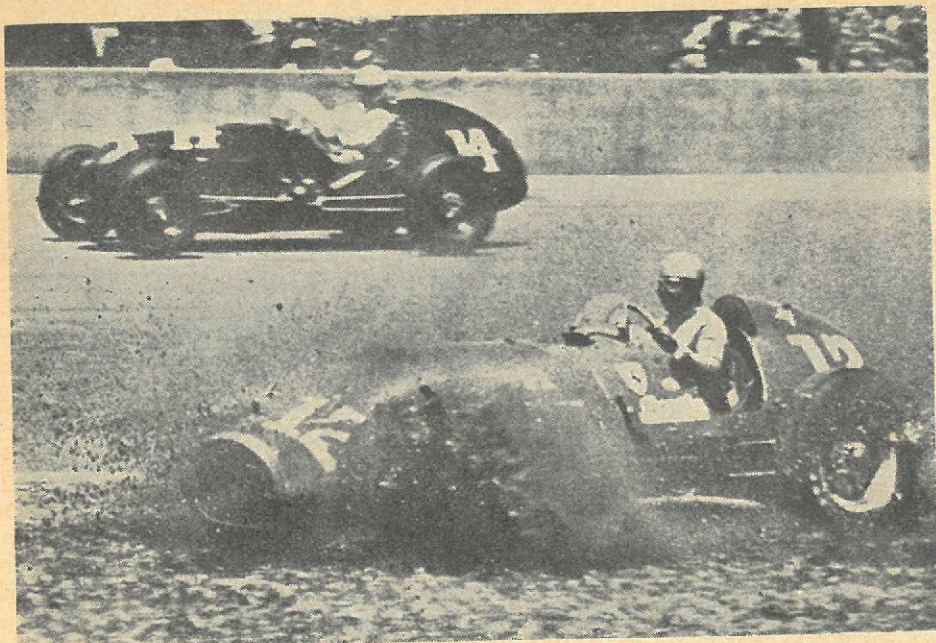
Foruden disse FII-løb har der været kørt et FI-løb — et af de få — på den hurtige Albi-bane den 1. juni. Det blev vundet af Louis Rosier (4,5 liters Ferrari) med 164,09 km/t, fulgt af Brasilianeren Francisco Landi, der ligeledes kørte en Ferrari. Blandt deltagerne var to B. R. M., kørt af Fangio og Gonzales. Fangio satte ny omgangsrekord under træningen med 182 km/t, og man vejrede en sensation, som dog udeblev, da begge vogne måtte udgå under løbet med motorskade — for himlen vide hvilken gang.

Det klassiske Grand Prix de Monaco, som køres i spillestaden Monte Carlo's gader, var i år afløst af to sportsvognsløb. Det første — for vogne under 2.000 ccm — blev vundet af Robert Manzon med en Simca Gordini (91,8 km/t. Til sammenligning kan anføres, at det hidtil hurtigste løb på denne krævende bane blev kørt i 1937, da von Brauchitsch (Mercedes-Benz) vandt foran Caracciola med 101,8 km/t.



Depotsignal i Bern, sportsvognsklassen. Rækkefølgen er Lang, Kling, Caracciola og Ries.





Den eneste europæiske deltager i Indianapolisløbet, Alberto Ascari, ses her i det øjeblik, han må udgå af løbet. Det venstre forhjul er brudt sammen, og vognen pløjer ind over inderbanen.

#### Tyskland.

Samme dag, som løbet på Montlhéry blev kørt, kørtes den tyske automobilklubs Eifelrennen på Nürburg Ring. Schweizerkøreren Fischer besatte førstepladsen med sin Ferrari, fulgt til dørs af Stirling Moss, der kørte en H. W. M. F.III-løbet blev vundet af Brandon med en Cooper (Norton motor). Sportsvognsløbene var næsten et rent tysk anliggende, og den nye 1,5 liters Hansa gjorde sig yderst fordelagtigt bemærket, så længe den holdt.

#### U. S. A.

Den årlige »cirkusforestilling« på Indianapolisløbet fandt som vanligt sted den 30. maj i den traditionelle opsætning. Træningen bød på den overraskelse, at Freddy Agabashian satte ny omgangsrekord (223,8 km/t) med en dieselvogn. Desuden viste

træningen, at Indianapolis 500 miles-løbet er blevet et så specielt anliggende, at de deltagende vogne må være bygget med denne bane for øje. De amerikanske kørere, som i dyre domme havde importeret Ferrarivogne, kunne ikke placere sig imellem de 33 hurtigste, som opnår startberettigelse, og kun med største besvær lykkedes det at få Alberto Ascari's Ferrari til at kvalificere sig med en runde på 216,10 km/t.

Løbet formede sig som en tvekamp mellem Bill Vukovich, der kørte en »Kurtis Kraft« og den unge Troy Ruttman, som sad ved rattet i en »Agajanian Special«, opkaldt efter anmelderen, J. C. Agajanian, den kendte svincedrætter og racermæcen. Afgørelsen faldt ikke før der kun var 8 runder tilbage, så skred Vukovich's vogn ud, ramte muren om banens sydøstlige sving, og dermed overtog Ruttman føringen og kørte i mål som vinder med 207,5 km/t.

Ascari's vogn mistede et hjul tidligt i løbet, så han måtte udgå.

Ingen kom til skade ved de forskellige uheld, men Vukovich måtte vinke farvel til de 20.000 dollars, der venter vinderen.

#### S. M. J.

juni, august og september 1947 samt januar 1948 ønskes tilkøbs

L. EBBESEN  
Barslund, Sdr. Hygum



## DANMARK

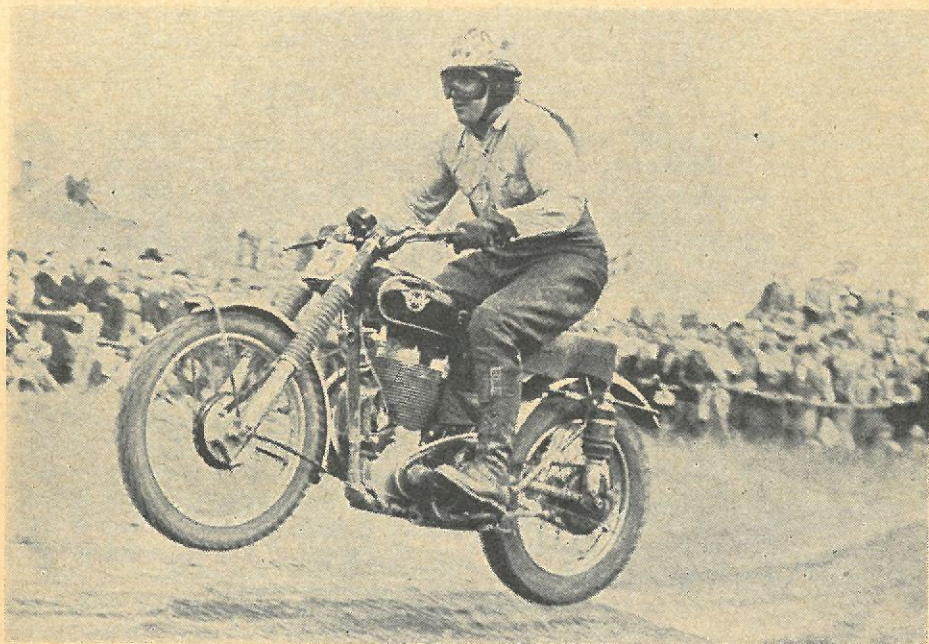
Den 22. maj blev der kørt på Gladsaxe Speedway med svenske ryttere som gæster. Løbene blev præget af et uhyggeligt styrt, der skete i 3. heat. Det var svenskeren Göte Olsson, der, da han kørte ned i et hul, mistede herredømmet over maskinen, og kørte lige ind i hegnet. Han blev liggende bevidstløs på banen og kom omgående på hospitalet, der dog senere meddelte, at han var sluppet med en hjerne-rystelse og forskellige småkvæstelser.

Iøvrigt havde Kiehn Bertelsen en af sine store dage, idet han vandt alle de løb, han deltog i. Selv i et handicap hvor han havde 90 m tillæg, lykkedes det for ham at køre sig op, og han besatte ligeledes førstepladsen i den svensk-danske ekspertmatches slutheat, med Morian Hansén som nr. 2 og svenskeren Georg Hellberg på tredjepladsen. Standardløbet vandt Børge Mørck foran Johs. Mygind.

Den 25. maj afholdt Frederiksborg Amts Motorklub scrambleløb på banen ved Vinderød og kunne atter notere sig for en succes. Publikum fik en række meget spændende løb at se, og ledelsen havde, for at gøre banen endnu sværere, gravet et hul i den søndre banchalvdel lige efter hårnå-

lesvingene. Knud Nielsen viste glimrende kørsel, og i det hele taget lå danskerne fuldt på højde med de svenske ryttere. Den svenske favorit Viking Cervin styrtede i starten, men indhentede til dels det tabte terræn, og kom med i slutheatet. Der var en del styrt og et særligt grimt styrt skete i et sidevognsløb for juniorer. Hele feltet kom samlet i stærk fart ned fra den store bakke, da Leo Petersens maskine pludselig slog en kolbøtte og slyngede både »sand-sæk« og fører af. Ingen af dem kom dog til skade. Til trods for at det havde regnet en del i formiddagens løb, blev der hvirvlet en masse støv op, men det gjorde ikke skår i humøret hos publikum. De vigtigste resultater blev: Senior-solo: 1. Knud Nielsen (Matchless) 6.58,1, 2. Evert Frederiksen, Sverige, 7.01,0. — Senior-sidevogn: 1. John Lindberg (Triumph) 8.32,5, 2. Willy Baasch (Triumph) 11.24,7. — Solo-handicap: 1. Carl Nilsson, Sverige, (Triumph) 4.46,7, 2. Poul Egon Hansen (Ariel) 4.53,4 og Jacob Lyncgaard, der ved en fejltagelse blev stoppet i løbet.

Han Herreds Motorklub afholdt den 25. maj et løb i Skovsgaard, og trods det dårlige vejr holdt publikum ud. Axel Jensen opnåede dagens hurtigste tid og Thorkild



*Knud Nielsen, Matchless, i fin stil på moto-cross banen ved Vinderød.*





DEN BEDSTE - EN

# ARIEL

1, 2 og 4 cylindre  
350-1000 ccm<sup>8</sup>

RESERVEDELE

TILBEHØR

REPRÆSENTANT FOR DANMARK

## ISIDOR MEYER

St. Kongensgade 67  
C. 11956 . København K.

GENTOFTE  
BOGTRYKKERI

KONGELYSVEJ 14  
GE 1850-4844

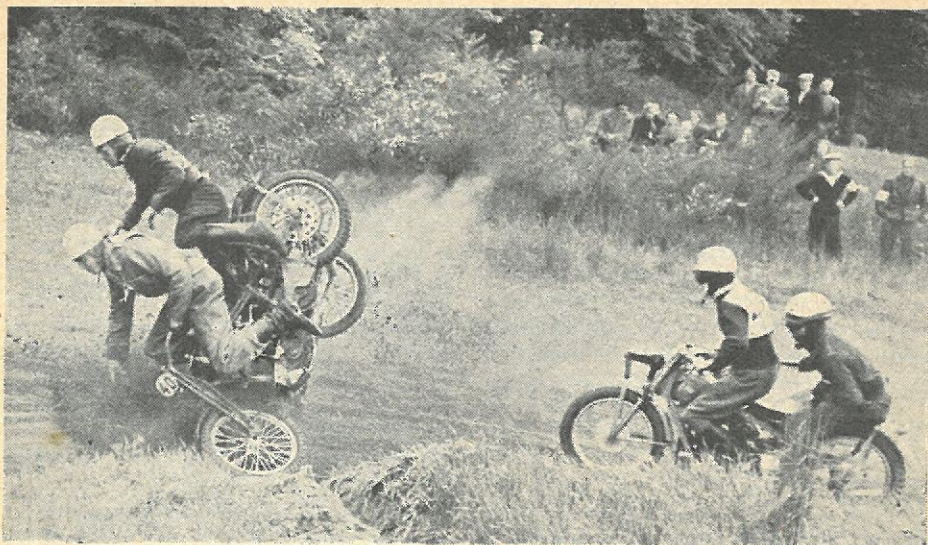
Enhver tryksag til ethvert formål

Thy satte sindene i bevægelse ved sin udmærkede kørsel i sidevognsklassen. Resultaterne blev: Junior-solo, 500 ccm: 1. Henry Carlsen, Thisted. Junior-solo, 350 ccm: 1. Martin Fischer, Randers. Senior-solo, 350 ccm: 1. Viktor Simonsen, Aalborg. Senior-solo, 500 ccm: 1. Axel Jensen, Aalborg. Sidevognsklassen: 1. Thorkild Thy, København. Endelig blev et handicapløb i hvilket Axel Jensen havde 130 m tillæg, som det næsten var lykkedes ham at køre ind, da han fik maskinskade og måtte udgå, vundet af Eiler Svendsen, Aalborg.

Haderslev Motor Sport afholdt den 25. maj en række gode og velafviklede løb på Bøghovedbanen. Der var svenske gæster og blandt andet deltog Johan Hultman, der er kendt for at vise de andre ryttere sit baghjul. Især vakte Hans Nielsen opmærksomhed ved sin kørsel i sidevognsklassen, som han vandt foran Kresten Krestensen, for hvem det jo er lidt usædvanligt at blive henvist til andenpladsen. Også i standardklassen var der sensationer, idet Børge Mørck overlegent vandt alle tre heat foran Ejvind Hansen. Børge Mørck er blevet et af de store navne i standardklassen, og han vandt også et sportsløb for standardmaskiner med 12 points foran Ejvind Hansen, der fik 9 point. Ekspertklasse A vandt svenskeren Lasse Pettersson med Kiehn Berthelsen som nr. 2. Ekspertklasse B blev vundet af Uno Jensen. Iøvrigt vandt Kiehn Berthelsen også et udskilningsløb i dagens hurtigste tid 1.22,3.

Aftenløbet på Gladsaxe Speedway den 30. maj fik et noget mat forløb, og det skyldtes ikke mindst, at de danske ryttere var svenskerne overlegne. Kun to var i stand til at hamle op med danskerne, nemlig Ove Nilsson og Sv. Forsberg. Ove Nilssons gå-på-mod kostede ham iøvrigt en tur ind under hegnet til tilskuerpladserne, da han styrtede. Den svensk-danske ekspertmatchs tre indledende heats blev vundet henholdsvis af Kiehn Berthelsen, Morian Hansen og Orla Knudsen, medens det afsluttende heat blev udkæmpet mellem Kiehn Berthelsen og Leif Bech, da de øvrige deltagere var udgået på grund af maskinskade. Kiehn Berthelsen besatte sikkert førstepladsen. I et specialløb for juniorer vandt Ole König Hansen, og i standardløbet besatte Børge Mørck 1. pladsen foran Johs. Mygind, der dog tog revanche i et løb med flyvende start.





*Leo Petersens sidevognsmaskine i en farlig kolbøtte i Vinderød.*

Esbjerg Motor Sports moto-cross, der blev kørt den 2. juni, blev stærkt præget af dramatik og et enkelt alvorligt styrt. Den vanskelige bane satte rytterne og deres maskiner på en svær prøve, og der skete mange styrt. Værst gik det ud over Knud Nielsen, der i 350 ccm løbet for juniorer og seniorer, brækkede det ene ben. Han var lige kørt ned i et hul, og han mistede derved herredømmet over maskinen. Før at rette maskinen op satte han det ene ben ned på jorden, men kom desværre ned i et andet hul, hvorved maskinen væltede så uheldigt, at han brækkede benet. I sidevognsløbet kørte en maskine lige ind i en halmballe og sidevognsmanden blev slynget ind mellem tilskuerne, en lufttur han mærkeligt nok slap godt fra. Senior-klassen blev vundet af Jens Nielsen, Silkeborg. Juniorklassen vandt Henning Jensen, Helsingør. I løbet for letvægtere indtil 200 ccm besatte Henning Krogh førstepladsen. Sidevognsklassen blev vundet af Svend Mortensen, Helsingør.

Motorløbene på Næstved Speedway den 2. juni var som sædvanlig ganske udmærkede og det store arrangement klappede fint. Fem englændere og seks svenskere var blevet inviteret til at køre på banen. Freddie Williams åbnede løbet med et rekordforsøg, der dog ikke lykkedes. Hans tid var 1.18,5, medens Bob Oakleys tid er 1.15,7. Opgøret mellem England og Sverige

faldt ud til englændernes fordel, idet disse vandt med 37 points mod svenskernes 35. Det var imidlertid sidstnævnte hold, der fik æren af at besætte første- og andenpladsen, der gik til henholdsvis Rune Sørmander og Joel Jansson. Først på tredjepladsen kom Eric Williams. Kiehn Berthelsen deltog også i denne match, men var forfulgt af uheld. I et heat blev han klemt ud i hegnet og i et andet havde han glemt at lukke op for hanen til brændstoftanken. Det endte iøvrigt med at motoren gik i stykker. Publikum forlangte omstart af det heat, i hvilket han blev klemt, og der skulle også have været kørt en revanchematch, der dog ikke blev til noget på grund af maskinskaden. I specialklassen gjorde Erik Wincenz sig godt bemærket, idet han blev nr. 2 efter Leif Hirsborg og foran Erh. Fisker. Også i et blandet handicap besatte han 2. pladsen efter Joel Jansson, Sverige, der havde 180 m tillæg medens Wincenz havde 110m. På tredjepladsen kom Johs. Mygind. Standardklassen blev vundet overlegent af Johs. Mygind med Ejvind Hansen som nr. 2. En udfordringsmatch mellem Alfred Larsen og Ejvind Hansen blev til fordel for sidstnævnte, men begge ryttere fik noteret samme tid. Specialklassen for juniorkørere vandtes af Arne W. Rasmussen.

Udfordringsmatchen mellem Bill Kitchen, Rune Sørmander og Kiehn Berthel-



sen blev vundet af Sørmander efter at Kitchen havde ført det meste af løbet. Han havde imidlertid på den ene langside fisket en hegnsmadras op på fodhvileren, og da han ikke kunne få den af, kørte han med den slæbende efter sig i mål. Iøvrigt udgik Kiehn Berthelsen på grund af den før-omtalte maskinskade. I den såkaldte Dagens Match mellem de fire hurtigste ryttere var Rune Sørmander også overlegen og besatte sikkert førstepladsen i tiden 1.18,1 med Eric og Freddie Williams på henholdsvis anden- og tredjepladsen. Joel Jansons kæde sprang. Det skal iøvrigt bemærkes, at de to svenskeres præstationer sikkert har forbavset englænderne, der formodentlig ikke havde ventet at møde så stærke ryttere.

Løbene på Odense Speedway den 2. juni fik rent sportsligt set et udmærket forløb. Den her i bladet ofte nævnte svenske rytter Ove Bodin, der sin unge alder til trods, er ved at blive en kører af format, satte banerekorden ned til 1.21,8. Denne tid var 1 sekund hurtigere end nordmanden Edvin Frederiksens gamle rekord.

Rytterne i ekspertklassen satte i med et forrygende tempo, der dog stilnede meget

af på det sidste. Leif Bech, der trådte i stedet for den udeblevne Segerstrøm var dagens overraskelse. Derimod skuffede Orla Knudsen, Jørgen Petersen og Morian Hansen. Specialklassen vandt Ejvind Petersen, medens Bert Lindarv, Sverige, besatte førstepladsen i ekspertklassen med Ove Bodin som nr. 2. Standardløbet vandt Ernst Østerlund, Silkeborg.

Aalborg Motor Klub afholdt sit andet moto-cross i år den 2. juni. Det blev så afgjort en succes, og især gjorde en ny startmetode lykke. Rytterne blev stillet op 2 meter bag deres maskiner, hvorefter startsignalet faldt. Rytterne skulle så løbe hen til maskinen og starte. Denne startmetode blev indført i Saxtorp sidste år, og den anvendes nu ved de fleste juniorløb i Sverige.

Resultaterne blev iøvrigt: 500 ccm klassen: 1. Arne Svendsen, 2. Niels Blumensaadt. 175 ccm klassen: 1. Henry Wosny, 2. Svend H. Nielsen. Juniorklassen: 1. H. C. Pedersen, 2. Robert Christensen. Udfordringsmatch: 1. Arne Svendsen, Silkeborg, 2. Bent Rasmussen.

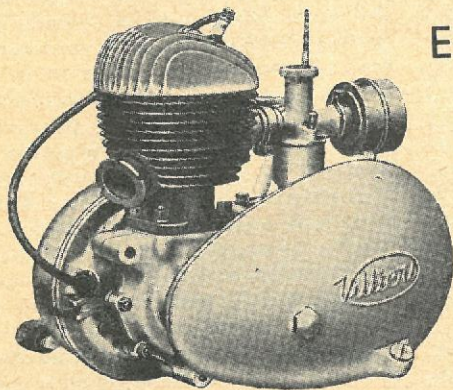
Løbene på Gladsaxe Speedway den 5. juni var arrangeret som en holdmatch mel-

UDSKIFT DERES GAMLE MOTOR MED

EN NY

*Villiers*

**MOTOR**



125 ccm

200 ccm

Nærmeste Forhandler anviser

**STEVNS & COMPANY**

Krystalgade 3, K., - BY 4646, 4567





Bille Kitchen på en miniaturreacer, som han selv har bygget til sin søn, Næstved Speedway.

lem de svenske hold »Knallerne« og »Stenbockarne«, da de bedste danske ryttere var engageret andetsteds. Hastighederne var ikke overvældende, men til gengæld var teknikken i orden, og det blev »Knallerne«, der vandt matchen med 26 points mod »Stenbockarne«s 10. I et »Flying Race« skete der et alvorligt styrt. Det var svenskeren Per Svensson, der i opløbssvinget ville overhale Leif Bech, men han kom til at give for meget gas, således at maskinen stejlede og kastede føreren af. Svensson kurede flere meter hen ad banen, før han slog hovedet imod en hegnspæl. Det så uhyggeligt ud og ambulancemændene kom straks med en bære og kørte rytteren på hospitalet, hvor man dog senere oplyste at han var sluppet med en svær hjernerytelse og en stærkt forslået skulder. Løbet blev iøvrigt vundet af Leif Bech. I et crackrace besatte Göte Johannesson førsteplassen medens Leif Hirsborg kom ind over målstregen som nr. 2. Et linieløb blev vundet af Leif Hirsborg. Orla Knudsen var plaget af maskinskade. Arrangementet var mod sædvane under al kritik.

#### NORGE

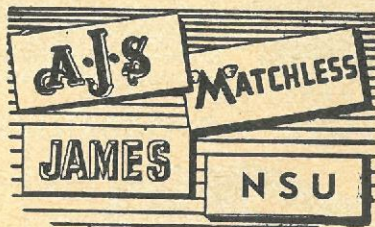
Speedway-premieren i Oslo den 15. mai ble en lovende opptakt for kommende sesong. Spesiell interesse knyttet seg i år

til oppgjøret Basse Hveem-Henry Andersen, da sistnevntes resultater fra Syd-Afrika i vinter ga store løfter. Det ble likevel igjen Hveem som trakk det lengste strå. Han vant samtlige av sine heat fulgt av Andersen som kun ga fra seg et poeng for dagen. Det er forøvrig de nye kjørere som begynner å sette sitt preg på stevnene, noe som viser at Norsk Motor Klubb fuldt ut er lykkedes i sitt arbeid med å skaffe bredde i norsk speedway. Rolf Westberg, Rolf Greve og Reidar Kristoffersen er comming men, hvorav sistnevnte avgjort tar steget opp i eliten senere på sesongen.

#### Dælenengen 19. mai.

Det ble »arvfienden« Vargarna fra Norrkjöping som i år besørget det første internasjonale besök på Dælenengen Speedway i Oslo. Lagmatchen og det individuelle scratchrace, hvilke var lagt opp med henholdsvis 14 og 7 heats, ble et oppgjør de over 6000 tilskuere sent vil glemme, og en ypperlig reklame for sporten. Vargarna hadde, i kapteinen Lindquists fravær, lånt Ove Bodin fra Smedarna, mens Norsk Motor Klubb definitivt satser på ungdommen. En fornuftig linje som sansynligvis senere på sesongen vil gi de ønskede resultater.

Allerede første heat bød på sensasjoner, idet Bodin — som hele tiden presset Hveem hardt — gikk innen om i en sving, og vant samløpet med dagens beste tid — 1.13,0. I tredje heat presset Henry Ander-



Forhandlere i København:

Specialværksteder

Cylinderudboring

**A. J. HOLM**

Sundholmsvej 55 . Amager 8089

**FRED. RASMUSSEN**

Industrihuset, Borgergade 14 . Palas 6721



sen Nygren hardt, men kunne likevel ikke gjøre noe med svensken. Lenart Calström sørget for svensk 3. plass etter å ha passert Lorentzen.

Etter nordmenneses noe uventet svake åpning var stillingen foran 7. heat 18—18. Her stilte for Vargarna Nygren-Carlström mot N. M. K.s Hveem-Rolf Greve. Etter en oppvisning i hvordan der virkelig skal startes på jordbane fok Hveem-Nygren ut side ved side, ingen vikende en tomme.



### Selvtølgelig er det viktig,

at De får den bedste maskine. De kan opdrive, men det er lige så betydningsfuldt, at den bliver leveret gennem et firma, der er indstillet på service, hjælp og vejledning. Når De vælger en PUCH, får De den bedste maskine, og når Rasmussen & Co. er Deres leverandør, er De sikker på god service.

**RASMUSSEN & CO.**

WESTEND 15

EVA 953



### Udstødningsrør

til alle motorcykler fremstilles efter opgave.

For Nimbus såvel oplagte som nedlagte på lager.

### AMRK. MOTORBRILLER



med blød smidig gummikant

Udskiftelig plastikrude

Klar eller farvet

En gros:

**Harry Petersens Eftf.**

Helgolandsg. 13 Kbhvn. V C. 14361

Det hele så meget farlig ut til nordmannen satte det helt store skyts inn og vant heatet, mens Carlström og Greve kom inn som 3 og 4.

I 8. heat fikk man et klart eksempel på at gjeldende speedwayregler — for selve kjøringens vedkommende — er for lite omfattende til å hindre flere førere i å legge seg til livsfarlige uvaner. Særlig anledning har man å se, de hvilke for å oppnå størst mulig fart på langsiden rykker forhjulet opp fra banen. En duell Andersen-Præmberg førte til at svensken, under et forsøk på å ta seg forbi på denne måte, slo rundt da maskinen befandt seg under full akselerasjon. Præmberg selv ble båret bevisstløs fra banen, mens de bakliggende kjørerer med nød og neppe klarte å hindre ytterligere situasjoner. Heat 9 ble et kraftig oppgjør Bodin-Andersen hvor ledelsen gang på gang vekslet. Helt til målstreken holdt de to følge, med Andersen hjullengden foran i mål.

Av nordmennene kjørte forøvrig Reidar Kristoffersen og Edvin Fredriksen meget godt. Sistnevnte i en merkbart roligere stil enn tidligere. Svenskene ga gang på gang skoleeksempel på hvordan man skal kjøre lagkjøring, og vil etter alt og dømme stå ualmindlig sterkt rustet foran årets VM.

Vargarna: Olle Nygren 11, Ove Bodin 9, Sven Skoglund 8, Lenart Calström 6, Stig Præmberg 3, L. Eriksson 3, L. Astrøm 2, Gunnar Karlsson 1.

Norsk Motor Klubb: Basse Hveem 11, Henry Andersen 10, Edw. Fredriksen 6, Reidar Kristoffersen 4, Th. Andreassen 3, W. Lorentzen 3, E. Storm-Larsen 3, Rolf Greve 0.

Vargarna 43. N. M. K., Oslo, 40.

Det avsluttende scratchrace ble kjørt etter utslagsmetoden. Her var Hveem urørlig og vant sine tre kjøringer i oppvisningsstil.

### Tönsberg 2. juni.

Den norske kvalifiseringsomgang for VM ble fra herværende synspunkt en optimistisk optakt foran den Nordiske Runde i Oslo. Nå kan man alvorlig diskutere den ting: å sette opp et representasjonslag på bakgrunn av et enkelt stevne. Motorstopp eller annet uhell ville satt en hvilken som helst kjører ut av spillet, og så langt er man heller ikke kommet at man uten videre kan sette f. eks. Hveem eller Stompa



på reservebenken. Det er å henstille til Norsk Motor Klubb å sløyfe noe nasjonalt uttagingsstevne neste år, og isteden sette laget opp etter foregående stevners resultater og ut fra de impulser speedway-komiteen ellers måtte få herfra.

Allerede fra første heat fikk man fight og spenning, og det ble snart klart at kun de hardeste av kjørerne ville ha noen mulighet for å nå opp. Tre ganger falt banerekorden, ved Gjølmesli, Andersen og Hveem som til slutt klemte til med 1.14,7, 5 sek. bedre enn den gamle. Forøvrig slo de antatte forhåndstips stort sett til, hvorved Henry Andersen, Basse Hveem, Reidar Kristoffersen og Th. Andreassen blir de norske representanter i den videre turnering.

Fremdeles dominerer Hveem og Andersen norsk speedway, hvorav Andersen ifølge undertegnedes oppfatning vil bli den av de norske kjørere som når lengst opp i de kommende omganger. I Reidar Kristoffersen har man fått en ny storkjører, og en selyskreven mann på det norske landslag. Trønderne Gjølmesli og Ness kan i samme forbindelse nevnes. Fremdeles ligger Ness stilmessig sett meget tilbake, men bør, ved iherdig trening, sammen med Gjølmesli kunne danne det tredje parr mot Sverige.

Henry Andersen 15, Basse Hveem 14, Reidar Kristoffersen 13, Th. Andreassen 12, Sverre Gjølmesli 11.

#### Romerike 2. juni.

Et prisverdig tiltak sto Romerike avd. for, når landets juniorer ble samlet til dyst på Jessheimbanen 2. pinsedag. Det er å håpe at flere av landets avdelinger påtar seg liknende arrangement så lenge serien lar vente på seg, og i så måte gir den yngre garde muligheter for konkurransekjørsel. Som vanlig når juniorkjørerene er i ilden fikk man se en konkurranseglede man ofte kan savne ved de større stevner. I racerklassen 500 cc var Gunnar Nilsen klart den beste, og hans tid 1.22,4 ligger forbausende nær banerekorden, satt av Hveem. I den største lettvektsklassen var Bjarne Grorud overlegen på Puch, mens Sven Terjesen på DKW trakk avgårde med seieren i minste klasse.

Resultater: 500 cc: Gunnar Nilsen 1.22,4, Magne Flaaten 1.23,8, Alaf Torp 1.25,0, Erling Simonsen 1.27,2, Walter Stoklasa 1.29,2.

#### Klichéerne laver



Bella 2409

#### ILFORD Super-Vippesede — for Langfart



#### Letvægtsmodel

(som afbildet) til Fredspris  
RECREO (hvor der findes Bagagebærer).  
Junior SKÆRMSÆDER til lette Maskiner.  
Junior- og UNIVERSAL Fodhviler.  
ALLE BETRÆK OG RESERVEDELE  
Faaes hos Motorforhandlerne

## Motor-lageret

Specialforretning i  
**MOTORCYKLEDELE  
TILBEHØR - UDSTYR**

Vi leverer:

**Krumtaplejer - tandhjul  
og kædehjul  
for alle motorcykler**

**Den helt rigtige cylinder-  
udboring med fuld garanti**

Vester 3846

**HALMTORVET 46**

vis å vis Kødbyen og Fragtmandshallen  
København V

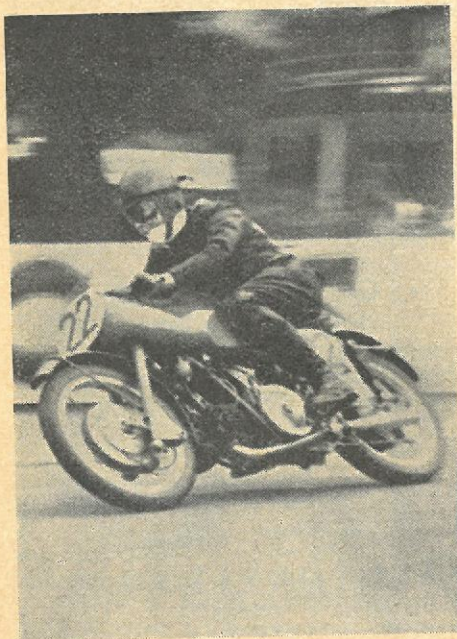


# ISLE OF MAN T.T.

## Junior T.T.

Den 9. juni startede 89 ryttere på Isle of Man. Hvad materiellet angår, var det en ren engelsk affære, idet der var tilmeldt 37 AJS, 27 Norton og 16 Velocette samt 2 BSA. Kampen kom imidlertid udelukkende til at stå mellem Norton og AJS, idet disse to maskiner viste den mest jævnbrydige konkurrence, man endnu har set efter krigen, bortset fra at Duke førte fra start til mål. Efter første omgang kom, efter Duke, Coleman på AJS, Amm, Norton, Brett, AJS, Armstrong, Norton og Kavanagh, Norton. Allerede på anden omgang måtte Graham, Velocette udgå med en opslidt kæde. Efter 2. omgang førte Duke stadig, men nu fulgt af Brett, AJS, Armstrong, Norton, Coleman, AJS, medens Amm og Kavanagh ligger som henholdsvis nr. 5 og 6 på Norton.

På 4. omgang styrtede Amm ved Brad-dan Bridge, hvor han må udgå efter at han på 3. omgang havde overhalet Coleman. På 4. omgang må Brett udgå, og efter Duke kommer i rækkefølge Armstrong, Coleman, Kavanagh, Lomas (AJS) og Lawton (AJS), og denne placering holder sig til 6. om-



Fergus Anderson, 250 ccm Guzzi.

gang. På sidste omgang må Kavanagh udgå, og resultatet bliver derefter:

1. G. E. Duke, Norton 2.55.30,6 (145,3 km/t)
2. H. R. Armstrong, Norton, 2.56.57,8
3. Rod Coleman, AJS, 2.58.12,4
4. W. A. Lomas, AJS, 3.3.41
5. Lawton, AJS, 3.7.5
6. G. Brown, AJS, 3.7.33,4

Den eneste udenlandske deltager i denne klasse, Sv. Aa. Sørensen, kørte sin Norton i mål i tiden 3.20.45, hvilket skaffede ham en bronze replica. Den hurtigste omgang blev kørt af Duke i tiden 24 min. 53 sek.

## Letvægt 125 og 250 ccm

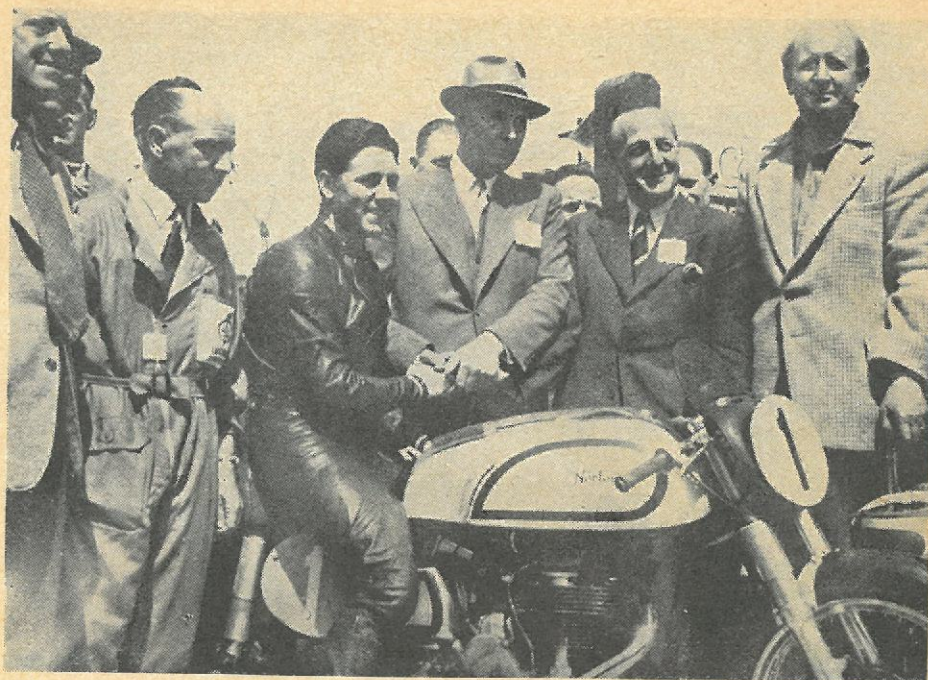
Den 11. juni startedes 250 ccm klassen. Af de egentlige fabriksmaskiner var der kun tale om Guzzi og Velocette samt en ny Aston Auto Special, medens resten var hjemmekomponerede maskiner eller optunede ældre Rudge modeller. Sv. Aa. Sørensen deltog i dette løb med sin 250 ccm Excelsior motor indbygget i Norton stellet. Guzzi var så afgjort favorit, og efter første omgang så rækkefølgen således ud: 1. Fergus Anderson, Guzzi, 2. Lorenzetti, Guzzi, 3. Ruffo, Guzzi, 4. Graham, Velocette, 5. Cann, Guzzi og 6. Wheeler, Guzzi. De tre første køre lå meget tæt, idet Fergus Anderson havde et forspring på 18 sek. foran Lorenzetti, der igen lå 1 sek. foran Bruno Ruffo. Den italienske mesterkører Bruno Ruffo kørte sig imidlertid op på 2. omgang og satte ny omgangsrekord med 136 km/t og overtog føringen 1 sek. foran Fergus Anderson. Ruffo øgede stadig tempoet og på 3. omgang satte han ny omgangsrekord med 136,5 km/t, men på den sidste omgang blev der givet forkert signal til Ruffo, af hvilken grund han nedsatte hastigheden over en lang strækning, men han har tilsyneladende også haft nogle vanskeligheder eftersom han kom ca. 4 minutter bagefter. Resultatet blev derefter:

1. F. Anderson, Guzzi, 1.48.8,6
2. E. Lorenzetti, Guzzi, 1.48.40,8
3. S. Lawton, Guzzi, 1.49.43,2
4. R. L. Graham, Velocette, 1.50.22
5. M. Cann, Guzzi, 1.50.51,6
6. B. Ruffo, Guzzi, 1.51.26

Sv. Aa. Sørensen blev nr. 14 i tiden 2 timer 6 min. 23 sek.

125 ccm klassen blev startet 10 min. ef-





Duke gratuleres efter sejren i Junior. Nr. 2 fra højre er Norton's »Professora« Joe Craig.

ter 250 ccm maskinerne. I modsætning til den »store klasse« viste fabrikerne stor interesse for løbet, idet 18 af de 29 startende var tilmeldt fra fabrikerne. Sandford førte efter første omgang på en M.V. foran Ubiali, Parry og McCandless, alle på Mondial. 2. omgang kørte Sanford på 29 min. 46 sek., hvilket er ny rekord svarende til 123 km/t. På anden omgang overhalede McCandless Parry, og på 3. og sidste omgang fik McCandless maskinskade, men kunne dog beholde sin 4. plads, skønt han måtte løbe maskinen i mål.

C. C. Sandford, M.V., vandt med en gennemsnitshastighed på 121,5 km/t foran Ubiali, Mondial. A. L. Parry og McCandless, begge Mondial, besatte henholdsvis 3. og 4. pladsen.

#### Senior T.T.

Fredag d. 13. juni startede 72 ryttere i senior-TT med Duke som favorit. Duke havde føringen på de fire første omgange, men han måtte derefter udgå med en koblingsskade, der ikke lod sig udbedre. På dette tidspunkt førte han med 35 sek. foran Graham, der derefter overtog føringen med sin 4-cylindrede M.V. Graham var

alene om at forsvare M.V.'s farver, eftersom Forconi og Bandirola trak deres anmeldelse tilbage i sidste øjeblik. På de sidste omgange steg spændingen, idet Armstrong, Norton, kørte sig mere og mere ind på Graham, og på den 7. og sidste omgang, var det klart, at Armstrong lå i spidsen med nogle få sekunder, men han øgede stadig tempoet. Da Armstrong gik over mållinien fløj hans kæde henad vejen, så man bogsaveligt talt kunne sige, at Nortons sejr hang i en tråd. Armstrongs tid var 2 tim. 50 min. 28,4 sek., hvilket svarer til en gennemsnitshastighed på 149,5 km/t. 26,6 sek. senere kunne Les Graham placere sig som nr. 2 på M.V. Agusta, nr. 3 blev Ray Amm, Norton. Da Duke måtte afbyrde løbet, havde han kørt med en gennemsnitshastighed af 150,5 km/t.

„DERBY“

FRI TS MØLLER

Opretning af stel, gaffler og dele

**SVEJSNING**

Raadmandsgade 32

Taga 9883 - 9985



## DMU's officielle Løbskalender

### Juni

22. Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub, Aabenraa — Baneløb  
29. Næstved Motorklub, Næstved — Baneløb  
Fyens Motor Sport og Sports Motorklubben Odin, Odense — Baneløb

### Juli

3. Motorklubben Rapid, Gladsaxe — Baneløb  
6. Jyllands Motor Sportsunion — Sommerstævne  
Bornholms Motor Sport — Baneløb  
20. Skagen Motorklub, Skagen — Baneløb



I Sverige køres der d. 17. juni to landskampe på speedway. Landskampen Sverige—Norge køres i Borås og landskampen Sverige—Danmark i Eslöv. Til kampen mod Danmark har Sveriges Motorfederation udtaget følgende hold: Bernt Nilsson, Bertil Carlsson II, Rune Andersson, Per Hollander, Olle Andersson og Hasse Dahlström, reserver: Sture Persson og Bror Stenström.

Danmarks Motorunion har udtaget følgende: Kiehn Berthelsen, Morian Hansen, Leif Bech, Orla Knudsen, Leif Hirsborg og Jørgen Petersen, reserver: Aage Andersen og Uno Jensen.

Banen i Eslöv er en af Sveriges nyere speedway-baner. Den er 360 m lang og forsynet med asfalteret startfelt.

Returmatchen Danmark—Sverige køres i Holbæk d. 7. september 1952.



32 speedway-kørere fra 8 nationer står foran »semifinalerne« i 1. runde af verdensmesterskabet. Efter at de indledende nationale matcher nu er overstået, fortsætter runden d. 15. juni i München med deltagelse af fem østrigske, to hollandske og en norsk kører (der alle har kvalificeret sig ved en match i Wien d. 4. juni), endvidere deltager de fire bedste tyske kørere samt to engelske og to svenske kørere.

Den næste match afholdes i Oslo d. 20. juni med deltagelse af otte svenske, fire

norske, to finske og to danske kørere, Kiehn Berthelsen og Morian Hansen.

De otte bedste kørere fra Oslo, de fire bedste fra München og fire engelske kørere mødes d. 24. juni i Falköping, hvorfra de otte bedste kørere fortsætter til matcherne i 2. runde af VM i England.



3. Trophée Internationale Motocycliste de Monaco køres i dagene 4.—6. juli 1952. Anmeldelsesfristen udløb d. 10. juni, og der anmeldtes fra Danmark følgende 8 kørere:

Ernst Andersen, SMLF, Puch, Poul Bøgehøj, FMS, Triumph, Hardy Hirsborg, MKO, Tornax, Skjold Petersen, SMKK, Matchless, Kiehn Berthelsen, MSM, Puch, Morian Hansen, Rapid, Puch, Reinhold Ravn, SMKK, Puch, Erhardt Fisker, NKK, Puch.

De fire sidstnævnte kørere danner et mærkehold.

Ruterne er i lighed med sidste år på godt 1500 km, der gennemkøres i eet stræk med et gennemsnit på 42—50 km/t.

De fleste af danskerne starter fra Amsterdam; men en enkelt har valgt Rheydt i Tyskland, der i år for første gang indgår i rækken af startsteder.



Fédération Internationale Motocycliste's internationale rally går i år til Spanien med besøg i Toledo og Madrid i dagene 11.—14. juli. Deltagerne skal bl. a. til tyre-fægtning og til reception på Madrids rådhus.

Der har meldt sig flere interesserede, og det ventes bl. a., at Søborg og Omegns Motorklub vil stille et klubhold i lighed med tidligere.

I år vil der kunne deltages såvel med motorcykler som med biler.

BENZIN-OLIE  
**GULF SERVICE STATION**

v/ VILDSTRUP JENSEN  
18,2 km stenen - HUNDIGE

**Dansk Auto-Radio I/S**

eneste Specialfirma  
Reparationer — Montage — Antenner  
Eskildsgade 11 VEster 2135





**Motor:** Maico to takts blokmotor, 174 ccm, 8,5 hk., effektiv køling med blæser, 3 eller 4 gear, gearskifte ved hjælp af drejehaandtag paa styret, forbrug 2,4 ltr. pr. 100 km.

**Affjedring:** Teleskop for, svingramme bag.

**Elektrisk anlæg:** 35/45 watt dynamo, batteritænding.

**Udstyr:** Plexiglas - vindskærm, bagsæde og reservehjul, 2 kuffertrum.

**Tophastighed:** 85 km/t med 2 personer.

**Vægt:** 120 kg.

**Farver:** Grøn, perlegraa og sandfarvet.

Paa grund af de store hjul (gummistørrelse 300-14) ligger Maico-Mobil meget fint paa vejen, og den er derfor absolut velegnet til landevejskørsel selv over lange distancer.

**Maico**  
**MOBIL**

Automobilet paa to hjul

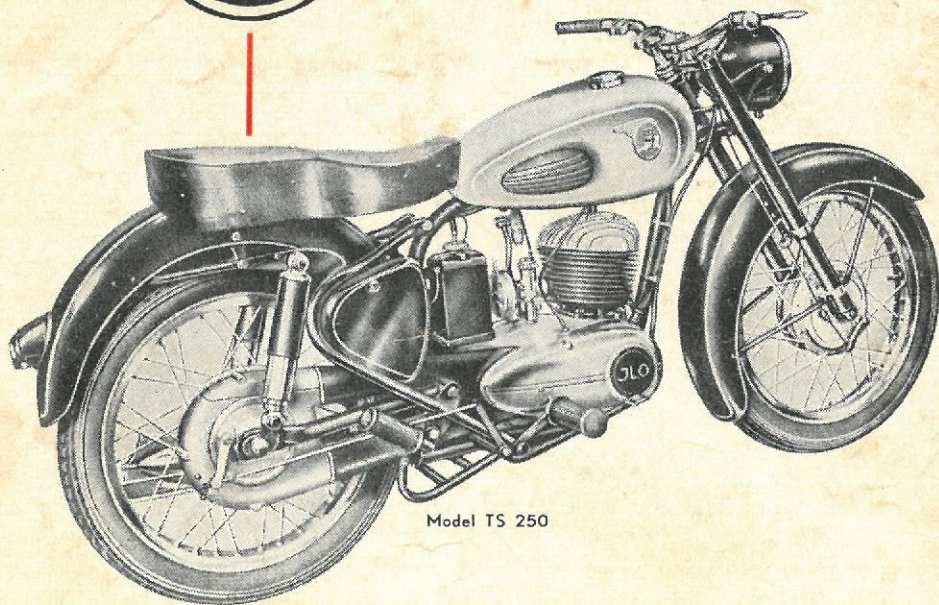
— en elegant, strømliniet tysk konstruktion

Importør: **C. O. ALBRECHTSEN, BOVRUP, Telefon 8225**



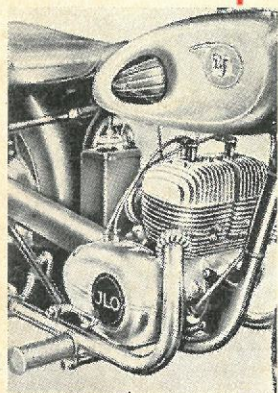


# Den nye "UT"



Model TS 250

Model TS 252



Den nye 250 ccm med affjedring af begge hjul, twin sadel og indkapslet bagkæde har allerede opnaaet en enestaaende succes paa de udenlandske markeder, hvor salget er frit. Model TS 250 er monteret med den kraftige een-cylindrede llo motor, der giver ikke mindre end 11,4 hk. Model TS 252 er monteret med den nye to-cylindrede llo motor, der yder 11,6 hk. Begge modeller har 4-trins gearkasse, der er sammenbygget med motorens krumtaphus. De nye U.T. modeller har lørst og fremmest opnaaet berømmelse, fordi de ligger saa enestaaende godt paa vejen. De skal se den nye U.T., og De skal prøve den, saa ved De hvordan en moderne motorcykle skal være.

**A-S DANSK METAL- & AUTOINDUSTRI**  
WICHMANDSGADE 11, ODENSE